

Aus  
Natur und Geisteswelt

— 118 —

M. G. Schmidt  
Geschichte  
des Welthandels

Vierte Auflage



— — —  
Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH

**Aus Natur und Geisteswelt**  
Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen

---

118. Band

# Geschichte des Welthandels

Von

**Prof. Dr. Max Georg Schmidt**

Oberstudienrat in Lützencheid

Vierte Auflage



Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH 1922

ISBN 978-3-663-15401-3      ISBN 978-3-663-15972-8 (eBook)  
DOI 10.1007/978-3-663-15972-8

**Schutzformel für die Vereinigten Staaten von Amerika:**  
**Copyright** 1921 by Springer Fachmedien Wiesbaden

Ursprünglich erschienen bei B.G. Teubner in Leipzig 1921.

**Alle Rechte, einschließlich des Übersetzungsrechts, vorbehalten**

## **Vorwort zur vierten Auflage.**

Auch die Bearbeitung der Neuauflage mußte sich dem äußeren Rahmen anpassen, der den Bändchen der Sammlung gezogen ist. Sie will ja aber auch nur die großen Richtlinien der Entwicklung aufzeigen und muß es sich versagen, auf Einzelheiten einzugehen. Hoffentlich hat die Anschaulichkeit und Belebtheit der Darstellung durch die notwendigen Kürzungen keine Einbuße erfahren. An Stelle der Quellenangaben und Literaturzitate im Text wurde am Schluß ein Verzeichnis der Literatur nach der systematischen Reihenfolge der Darstellung fortlaufend numeriert beigegeben; bei Bezugnahme im Text ist auf das Werk mit der „hochgestellten Nummer“ verwiesen. Im übrigen soll das Verzeichnis nicht eigentlich die bei Abfassung des Buches benutzte Literatur aufführen, da es sich zumeist auf den Ergebnissen von Einzelforschungen aufbaut, sondern soll dem Laien grundlegende Werke angeben, nach denen er sich über Einzelgebiete genauer unterrichten kann. So unklar und verworren die wirtschaftliche Weltlage sich zur Zeit noch darstellen mag, so schien es doch geboten, wenigstens in großen Zügen die durch den Weltkrieg herbeigeführten Wandlungen in einem Schlußabschnitt zu behandeln. Die Zahlenangaben sind der vom Statistischen Reichsamt seit 1921 herausgegebenen Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik“ entnommen.

Übrigens wird eine vom Verfasser bearbeitete Wandkarte „Die geschichtliche Entwicklung des Handels in Europa“ demnächst im Verlag von Justus Perthes, Gotha, erscheinen.

Lüdenscheid, 12. Juli 1921.

**Max Georg Schmidt.**

## Inhaltsübersicht.

	Seite
I. Die Handelsbeziehungen der ältesten Kulturvölker nebst dem Großverkehr der Phönizier . . . . .	5
II. Das griechisch-römische Zeitalter . . . . .	13
III. Konstantinopel und der Islam als die Träger des Verkehrs zwischen Abend- und Morgenland . . . . .	24
IV. Die Blüte des mittelalterlichen Handels seit den Kreuzzügen . . . . .	33
a) Die italienischen Städterepubliken, b) die Hanse, c) die ober- und mitteldeutschen Städte, d) die Champagnemessen, e) Umfang des mittelalterlichen Handels.	
V. Das Entdeckungszeitalter und das Aufkommen von See- und Handelsstaaten . . . . .	55
a) Portugal, b) Spanien, c) der Mittelmeerhandel, d) die deutschen Kaufmannsstädte, e) Hollands Machtaufschwung und seine Folgen.	
VI. Das Zeitalter der holländisch-englisch-französischen Kämpfe um die See- und Handelsherrschaft . . . . .	84
a) Holland-England-Frankreich, b) Zusammenbruch der deutschen Handelsstädte mit Ausnahme von Hamburg und Bremen, c) die Unabhängigkeitserklärung der nordamerika- nischen Kolonien, d) die Kontinentalsperre.	
VII. Die Ära der Dampfmaschine . . . . .	99
a) Allgemeiner Überblick, b) Frankreich, c) Großbritannien, d) die Vereinigten Staaten, e) Deutschland.	
VIII. Der Weltkrieg und seine weltwirtschaftlichen Folgen Literaturverzeichnis . . . . .	114 125

„Der gewisseste Reichthum und das Aufnehmen eines Landes kommen von dem Commercium her; Seefahrt und Handlung sind die führnehmsten Säulen eines Estats, wodurch die Unterthanen beides zu Wasser als auch durch die Manufacturen zu Lande ihre Nahrung und Unterhalt erlangen.“

Kurfürst Friedrich Wilhelm v. Brandenburg.

## I. Die Handelsbeziehungen der ältesten Kulturvölker nebst dem Großverkehr der Phönizier.

Die älteste und mächtigste Triebfeder, welche in der Entwicklungsgeschichte der Menschheit zutage tritt, ist die Selbstsucht. Der Egoismus beflügelt Tatkraft, Unternehmungslust und Erfindungsgeist, er verleiht aber auch die Kraft zum Bösen, so daß alle anderen menschlichen Leidenschaften sich auf diesen Urtrieb zurückführen lassen. Der Egoismus hat auch die erste Begierde des Menschen seit uralten Tagen auf den Besitz gerichtet und die böse Lust in ihm geweckt, dem Nächsten die neidisch angestaunten Güter gewaltsam zu rauben. Kampf ums Dasein war daher schon der Urzustand unseres Geschlechts. Wo Naturvölker aus dem Dunkel der Vorzeit ins helle Licht unseres Wissens und Erkennens treten, erscheinen sie zumeist als Räubervölker auf der Bühne der Weltgeschichte.

Ein weiteres Mittel, den beneideten Besitz des andern zu erwerben, bildete der Tausch. Der Tauschverkehr stellt die älteste Form des Handels dar und hat schon in vorgeschichtlichen Zeiten den Charakter eines förmlichen Welthandels gewonnen. In den Königsgräbern der Burg von Mykenä, welche vor dem 15. vorchristlichen Jahrhundert angelegt sind, fanden sich hunderte von Bernsteinperlen, welche, wie die chemische Analyse ergab, aus nordischem Bernstein bestehen; umgekehrt wiederum hat Montelius<sup>26</sup> nach den Gräberfunden Scandinaviens den Nachweis geführt, daß schon einige Jahrtausende vor der christlichen Zeitrechnung Waren aus Cypren und Ägypten nach Nordeuropa gelangten. Welche

Kette von Besitzern müssen diese Gegenstände gewechselt haben, bis sie endlich, von einer Hand zur andern vertauscht, an ihre heutige Fundstätte gelangten!

Je mehr sich nun die wilden und halbwilden Völkerschaften vorgeschichtlicher Zeiten zu einer höheren Kulturstufe emporarbeiteten, und je vielseitiger sie sich durch die Arbeitsteilung wirtschaftlich betätigten, um so reichere Anregung erhielt durch die sich mehrenden Handelsprodukte der Tauschverkehr.

Freilich, über eins muß man sich von vornherein klar sein, wenn man den Handel des Altertums und eines großen Teiles des Mittelalters betrachtet: während dieser ganzen Perioden ist der Handel ein verhältnismäßig unbedeutender Bestandteil des Wirtschaftslebens. Er beschränkte sich zumeist auf Luxusartikel, was sich durch die Umständlichkeit des Transports auf schlechten Landstraßen mit Frachtwagen oder Packpferden, zur See mit kleinen Ruderbooten oder Segelschiffen erklärt. Wenn also die alten Schriftsteller die glänzende Handelstätigkeit der Phönizier, Athener, Venezianer oder der Hansekaufleute preisen, so darf man diese doch nicht im entferntesten mit dem Handel unserer Zeit vergleichen, der durch Benutzung von Dampf und Elektrizität Massenerzeugung und Massenbeförderung betreibt.

Zu den ältesten, uns näher bekannten Handelsvölkern gehören die Ägypter.

Die sich am Nil entlangziehenden Felsengräber mit ihren gewaltigen Reliefs haben uns die genauesten Darstellungen altägyptischen Lebens bewahrt. Sie zeigen uns, daß neben dem Ackerbau, welcher dank der Fruchtbarkeit des Nilschlammes zur Nationalbeschäftigung der Bevölkerung werden mußte, auch die Gewerbetätigkeit bereits in hohem Maße ausgebildet war. Unter dieser hat besonders die Leinwandfabrikation schon seit der zwölften Dynastie (etwa 3300 v. Chr.) einen bedeutenden Umfang gewonnen, nicht zum wenigsten wohl, weil der ergiebige Boden einen ausgezeichneten Flachs hervorbrachte. Stark bevölkerte Industriestädte bereiteten Leinenzeuge mannigfachster Art und verarbeiteten vor allem die feineren Flachsarten zu den prächtig gestickten Hofsusgewändern, welche zur Bekleidung der Priester Vorderasiens benutzt wurden. Gleichfalls uralte ist die Fabrikation von Glaswaren, und in Verbindung damit stand die Ver-

fertigung der „ägyptischen Steine“, vermutlich Nachbildungen von Edelsteinen aller Farben, welche den pußsüchtigen Negervölkern gebracht wurden. Die mit künstlerischem Geschick gefertigten Gerätschaften aus Holz, Leder und Metall sowie die Fayencen und Tongefäße, für welche der schwere Boden ein treffliches Material abgab, waren im Altertum gleichfalls gesucht und berühmt. So erscheint das Pharaonenland schon seit unvordenklicher Zeit als eine Kulturstätte von vielseitiger und fortgeschrittener Industrie. Neben seinem Korn, welches in Zeiten der Getreidenot für die Nachbarländer von Wichtigkeit war, lieferte Ägypten demnach eine Reihe von Kunstprodukten und gab damit zu mannigfachem Handel die Anregung. Da der Nil auch in der trockenen Jahreszeit schiffbar war und auch die zahlreich das Land durchziehenden Kanäle der Hebung des Verkehrs dienten, so bestand schon in früher Zeit ein lebhafter Binnenhandel, welcher in dem an der östlichen Landesgrenze gelegenen, starkbefestigten Pelusium einen Mittelpunkt erhielt.

Der Seeverkehr war dagegen in der Pharaonenzeit nur wenig ausgebildet. Die der Schifffahrt gefährliche, hafenslose Küste, der Mangel an Holz und priesterliche Satzungen, welche das Meer verabscheuen lehrten, unterstützten die Abneigung des Bauernvolkes gegen das flüssige Element. Erst allmählich bahnte sich ein Tauschverkehr mit phönizischen Kaufleuten an, welche an der Nilmündung bei Kanopus erschienen. Sie brachten zum Tausch gegen die ägyptischen Erzeugnisse Wein und Öl, Bau- und Brennholz, Bernstein und vor allem die Stoffe, welche zur Einbalsamierung der Leichen dienten, Zedernöl, Asphalt, Styrax, Ladanum, Balsam und andere Resinaarten.

Erst als die Könige Psammetich I., Necho und die beiden Amasis (um 600 v. Chr.) auch griechischen Seeleuten die Häfen Unterägyptens öffneten, trat das Land der Pharaonen aus seiner nationalen Abgeschlossenheit heraus, so daß sich nun allmählich Ägypten zu einem Hauptknotenpunkt des Weltverkehrs im Altertum entwickelte.

Auch in der fruchtbaren Niederung der Zwillingsströme Vorderasiens brach sich bei den Babylonern schon früh das kulturfördernde Prinzip der Arbeitsteilung Bahn. Der Handwerker schied sich vom Landmann, und die Gewerbetätigkeit trat als selbst-

ständige Lebensform neben die Ackerwirtschaft. Bei zunehmender Steigerung des Wettbewerbs mußte sich dann wieder eine größere Vervollkommnung der einzelnen Industrieerzeugnisse ergeben. Die Gesetzesstele Hammurabis, mehr als ein Jahrtausend älter als die Bücher Moses, bietet uns mit ihren 280 Paragraphen auch einen wertvollen Einblick in Handel und Wandel Altbabyloniens. Danach hatte das Handwerk schon eine hohe Entwicklungsstufe erreicht. Besonders lieferte die Weberei, Färberei und Stickerei der Babylonier ihre begehrten Kleider und Zeugstoffe, deren besondere Eigenart die eingewirkten oder mit der Nadel eingestickten Figuren bildeten. Solche Stoffe dienten zu Prachtgewändern der Götterbilder und Vornehmen, oder sie wurden in reichen Häusern zu Vorhängen und Decken benutzt. Weiter wird die Herstellung von wohlriechenden Wassern, von Salben und Parfümieren gerühmt, und auch die Steinschneidekunst sowie die Verarbeitung der Edelsteine zu Schmuckgegenständen hat schon früh am Euphrat eine Heimstätte gefunden.

Daß auch der Handel im Euphratgebiet blühte, beweisen ganze Archive von Handelspapieren, die in großen Tonkrügen verpackt und mit Asphalt verschlossen, in Babylon gefunden worden sind. Der Aufschwung des Handelsverkehrs erklärt sich zum großen Teil daraus, daß in den Städten Mesopotamiens neben den Erzeugnissen der eigenen Industrie auch die Waren zum Kauf oder Tausch ausgeboten wurden, welche auf dem Land- oder Seewege aus Indien und China herangeführt wurden. Ohne Frage ist man schon im altbabylonischen Zeitalter auf dem Wasserwege durch den Persischen Meerbusen nach Afrika, im besonderen nach Nubien, nach Arabien und den östlich von Arabien liegenden Küsten gelangt. Auch darüber kann kein Zweifel obwalten, daß zwischen Mesopotamien und Ostasien von jeher ein Landverkehr stattgefunden hat.

Auf uralten Wüstenpfaden schaffte man nach Westen, was der ferne Osten an köstlichen Gewächsen oder edeln Schätzen der Erde bot. Die Städte im Stromgebiet des Euphrat wurden dadurch die Stapelplätze für den gesamten Tauschhandel Asiens. Von Ninive sagt der Prophet Nahum in der überschwänglichen Ausdrucksweise des Orients: „Du hast mehr Händler, als Sterne am Himmel sind“, und Babylon, dessen Sprachengewirr schon die

Erzählung vom Turmbau veranschaulicht, erscheint den Propheten des alten Bundes als Tummelplatz von Fremdlingen aller Völker und Länder.

Immerhin muß man bedenken, daß am Nil wie am Euphrat das Schwergewicht der wirtschaftlichen Tätigkeit im Ackerbau lag, und daß Gewerbe und Handel erst in zweiter Linie das Leben der Bewohner erfüllte. Das älteste Volk, welches in Industrie und Handel sein wirtschaftliches Hauptinteresse fand, waren die Phönizier.

Ihre Heimat erzog sie zur Schifffahrt und zum Seehandel. Auf dem schmalen Küstenstreifen Syriens, hinter dem sich unmittelbar das Gebirge steil emporwölbt, das dann weiter nach dem Innern zu in die öde syrisch-arabische Wüste übergeht, liefert der Ackerbau bei unfruchtbarem Boden nur spärlichen Ertrag. So wurden die Bewohner schon früh auf das buchtenreiche Meer als Nahrungsmittelquelle hingewiesen: Das Meer wurde das heimatliche Element der Phönizier. Unendlich zustatten kamen ihnen dabei die Wälder des benachbarten Libanongebirges, welche mit ihren Zedern und Zypressen ein treffliches Schiffsbaumholz lieferten, und später besonders die ungemein günstige Handelslage: vor sich die fruchtbaren Länder des mittelländischen Beckens, im Rücken und zur Seite die hochentwickelten Kultur- und Industriestaaten des Altertums — so war Phönizien schon durch seine Lage zum Zentralpunkt des damaligen Welthandels bestimmt.

Mit außerordentlicher Verstandeschärfe begabt, fleißig und betriebsam, aber auch gewinnsüchtig und auf den Erwerb bedacht, wußte das Küstenvolk die natürliche Gunst der heimischen Verhältnisse erfolgreich auszubeuten und allmählich die Uferländer des Mittelmeers in seinen Verkehrskreis zu ziehen.

Allerdings ist die Bedeutung der Phönizier früher in hohem Maße überschätzt worden. Unsere Kenntnis der Alten Welt beruhte ja einst fast ausschließlich auf der Überlieferung der griechisch-römischen Geschichtschreibung. Nun aber waren die Phönizier bei dem ersten Auftreten der Griechen im Mittelmeer bis in die hellenistische Zeit hinein in der Tat die Beherrscher des Handelsverkehrs und lange noch die einzigen Vermittler aller in jenen Tagen als erstrebenswert geltenden Güter. So konnte es nicht ausbleiben, daß die klassischen Schriftsteller den Phöniziern

vieles als eigene Leistung zuschrieben, was diese von ihren Nachbarn, den Babyloniern und Ägyptern, entlehnt hatten, und daß sie viele Waren schließlich als phönizische Erzeugnisse ausgaben, nur weil sie durch phönizische Kaufleute in den Handel gebracht wurden.

Erst als die Entzifferung der Hieroglyphen und Keilschriften mit einem Schlage enthüllte, was durch zwei Jahrtausende dem Dunkel der Vergessenheit anheimgefallen war, erfuhren unsere Anschauungen von der Geschichte des Altertums durchgreifende Umgestaltung: heute wissen wir, daß die Phönizier nur die Träger und Verbreiter der großen, altorientalischen Gesamtkultur gewesen sind und daß ihnen innerhalb derselben nur in bescheidenem Maße eine selbständige Bedeutung zukommt.

Zunächst gilt heute als sicher, daß der Handelsbereich der Phönizier sich über wesentlich beschränktere Gebiete erstreckte, als man bisher glaubte. Vereinzelt mögen sie an die Küste des Roten Meeres, zu den Kanarischen- und Scilly-Inseln gelangt sein; die Annahme dagegen von einem phönizischen Handelseinfluß in Südafrika, von ständiger phönizischer Schifffahrt auf dem Roten Meer und dem Indischen Ozean oder von regelmäßigen Fahrten nach Großbritannien und der samländischen Küste gilt heute als abgetan. Gades (Kadix) an der Südspitze der Pyrenäenhalbinsel ist die äußerste, als sicher erkannte, phönizische Kolonie. Der gesamte phönizische Handelsverkehr hat sich voraussichtlich also auf dem Mittelmeer, wenn nicht gar nur auf dem östlichen Becken desselben abgespielt.

Auch die phönizische Kolonisation wird jetzt als wesentlich geringfügiger angesehen; in der Tat erscheint es ja auch ausgeschlossen, daß der schmale syrische Küstenraum größere Menschenmassen zur Besiedelung fremder Länder hätte abgeben können. So bildeten denn auch die phönizischen Niederlassungen nichts anderes als Anlageplätze und Vorratsstationen; oder es waren Handelsfaktoreien auf küstennahen, kleinen Inseln und verteidigungsfähigen Landzungen.

Unter diesen Vorposten für den Handelsverkehr waren Massilia und Tartessus von Bedeutung. Denn an der gallischen Küste haben die Händler jedenfalls den Bernstein geholt, der auf dem Landwege von der Weichsel zur Nordsee und von hier längs des

Rheins, der Saone und Rhone nach Süden gelangte. Tartessus lag auf einer Insel in der Mündung des Guadalquivir und war die Hauptstadt des auch durch die Silber- und Kupferminen der Sierra Morena begünstigten andalusischen Fruchtlandes. Die Bewohner befuhren mit großen Schiffen den Ozean; sie waren es vermutlich, welche das Zinn aus Britannien herbeiholten und an die phönizischen Kaufleute verhandelten.

Auf diese Weise wurden die Hafenstädte der syrischen Küste, Beirut, Akka, Jaffa und vor allem Tyrus und Sidon die Stützpunkte eines Verkehrs, welcher den asiatisch-ägyptischen Kulturkreis mit den Ländern des westlichen Mittelmeers verknüpfte.

Das Urteil über die gewerblichen Leistungen der Phönizier hat sich gleichfalls geändert. Funde anerkannt phönizischer Arbeit gibt es verhältnismäßig wenige, so daß Eduard Meyer<sup>6</sup> von dem „ungreifbaren Charakter der phönizischen Kunst“ und der „noch immer fast unbekanntem phönizischen Industrie“ spricht. Tatsache ist jedenfalls, daß Metallarbeiten bei ihnen heimisch waren. Die Metalle waren ein Hauptlostmittel für ihre Handelsunternehmungen; sie waren den hochkultivierten Völkern der östlichen Länder, denen damals Gold und Silber größtenteils fehlte, willkommenere Tauschgegenstände. Gold lieferten verschiedene Gegenden des Mittelmeers, besonders Thrazien und die Insel Thasos; Silber holte man ausschließlich aus den spanischen Bergwerken, und Zinn, das man gern zum Härten des Kupfers aus Cypern benutzte, aus Tartessus. Dieser Vorrat an Metallen, der in den phönizischen Städten zusammenfloß, erklärt es leicht, daß die Bearbeitung derselben hier schon früh zu einer gewissen Vollkommenheit gelangte. Auf Grund der in Cypern und an anderen Orten gemachten Funde behauptet man heute freilich, daß die Phönizier in ihrer Metallfabrikation nicht schöpferisch tätig gewesen seien, sondern daß sie nur fremde Originale handwerksmäßig nachgebildet hätten. Die meisten zutage geförderten Gegenstände phönizischer Arbeit zeigen übereinstimmend ägyptische Motive. Auch die Schnitzerei von mannigfachem Haus- und Tischgerät und mehr noch die Elfenbeinarbeiten der Phönizier standen in hohem Ruf, aber Technik und Muster haben sie gleichfalls aller Wahrscheinlichkeit nach aus Ägypten erhalten. Ebenso haben die Gefäße, Schmucksachen und Trinktgeschirre der Glas-

fabriken von Sidon vielen Absatz gefunden, wie denn überhaupt die Erfindung der Glasbereitung den höchsten Ruhmestitel der Phönizier lange Zeit bildete. Heute ist kein Zweifel, daß die Anfertigung von Glaswaren bei den Ägyptern erfunden und von diesen zu den Phöniziern gekommen ist. Unerreicht stand dagegen die Herstellung des Purpurs da, welche in einer großen Anzahl Fabriken viele Arbeiter beschäftigte. Da der Saft der Purpurschnecke in den verschiedenen Meeresgegenden eine andere Farbe aufweist, so zeichneten sich die Stoffe der Phönizier durch die Mannigfaltigkeit ihrer Farben und auch durch den Reiz des Schillernden bei wechselnder Beleuchtung aus. In ganz Vorderasien wurde ein erstaunlicher Luxus mit Purpurstoffen getrieben. In Purpur oder köstliche Byssusleinwand sich zu kleiden, galt als Zeichen der Vornehmheit, und so hat sich auch nach den westlichen Ländern das Purpurgewand als Merkmal königlicher Würde verbreitet.

Die Bedeutung, welche den Phöniziern in der Handelsgeschichte zukommt, besteht nun darin, daß sie mit feinem Spürsinn die verschiedenen Moden und Sitten der einzelnen Völker beobachteten und mit Rührigkeit die Naturprodukte und Industrieerzeugnisse der einzelnen Länder in der Fremde auf den Markt brachten. Nichts war so unbedeutend, was die Findigkeit des phönizischen Kaufmanns nicht ausgebeutet hätte, und so umfaßte der syrische Handel alle Gegenstände des alten Warenverkehrs.

Diesen gesamten Handel wußten die Phönizier in ihrer Hand zu vereinigen und suchten ihn auch für die Zukunft zu monopolisieren. Berichte von geflügelten Schlangen und giftigen Riesenvögeln knüpften sie an die aus fernen Ländern gebrachten Artikel; auch in den Sagen der Scylla und Charabdis, welche die Durchfahrt nach dem westlichen Becken des Mittelländischen Meeres sperren, oder von den Lockungen der Sirenen oder von den Zyklopen, bei denen jede Landung mit Lebensgefahr verbunden ist, haben wir vermutlich phantastische Erzählungen des geriebenen Händlers zu erblicken, der seine Kunden verhindern will, auf eigene Hand die Fahrt nach den fremden Schätzen zu unternehmen. So erschien der Orient den westlichen Völkern als ein wunderbares Märchenland, zu dessen Eingang nur der Phönizier den Schlüssel besaß, und für die Bewohner der Levanteküste lag

wiederum Tartessus, das Ende der Welt, in geheimnisvolles Dunkel gehüllt.

Wenn also auch die neuere Forschung die übertriebenen Vorstellungen vom Gewerbe, Handel und Verkehr der Phönizier wesentlich herabgemindert hat, so kann doch darüber kein Zweifel obwalten, daß sie als Meister im Schiffbau den Seeverkehr im Mittelmeer erst so recht eigentlich geschaffen haben, und daß sie durch Verbreitung vorderasiatisch-ägyptischer Errungenschaften die ersten Kulturträger des Mittelmeers geworden sind. Ebenso ist es ihnen zweifellos gelungen, den Gesamthandel der damaligen Welt in ihrer Hand zu konzentrieren. In dieser Monopolisierung des Handels ist das Vorgehen der Phönizier für lange Jahrhunderte vorbildlich geworden.

Der Bann der phönizischen Handels Herrschaft wurde erst gebrochen, als ein anderes Volk den Mut faßte, auf eigene Gefahr die Waren zu holen, welche man bisher aus der vermittelnden Hand der Phönizier empfangen hatte. Die Nebenbuhler und schließlich die Erben des syrischen Handels wurden die Griechen.

## II. Das griechisch-römische Zeitalter.

Die Eigenart des griechischen Erdraums ist in der innigsten Durchsetzung von Land und Meer gegeben. Während in Phönizien, Norwegen oder Großbritannien nur die Küste an einer zum Teil einförmigen Landmasse gegliedert ist, durchdrängen sich in Hellas Land und Meer zu einer unauflösliehen Einheit. In weitverzweigten, treffliche Ankerplätze bietenden Golfen greift das Meer ins Gebirgsland hinein, und in unzähligen, gegen Sturm und Wogenprall schützenden Inseln und Halbinseln springt wiederum der feste Boden ins feuchte Element hinaus. So war dieser Landraum als Schule für die Schifffahrt besonders geeignet. Dazu mußte die über das Ägäische Meer gespannte, natürliche Inselbrücke die Hinkehr auf die See noch verstärken. So war schon im heroischen Zeitalter die Meerfahrt den Griechen nichts Unbekanntes; immerhin waren doch Handelsunternehmungen größeren Umfangs ausgeschlossen, weil die Phönizier mit rücksichtsloser Gewalt die See beherrschten. Erst als die Eroberungszüge der assyrischen, babylonischen und ägyptischen Könige den Wohlstand des syrischen Küstenstaates untergruben, konnten die aufblühenden

griechischen Städte daran denken, sich aus den Fesseln der phönizischen Handels Herrschaft zu befreien.

Inzwischen hatten sich die Ränder des östlichen Mittelmeerbassens mit griechischen Auswanderern bevölkert; durch die Wechselbeziehungen zwischen Mutterland und Kolonien nahm der Verkehr nach allen Seiten einen lebhaften Aufschwung, und da die Kolonisten den Absatz griechischer Produkte an die fremden Völkerschaften in gewinnbringender Weise sicherstellten, erhielt die Gewerbetätigkeit in Hellas fördernde Anregung.

Die kleine Felseninsel Ägina gewann schon frühzeitig durch die Gunst ihrer Lage im Saronischen Golf eine ansehnliche Stellung in Seefahrt und Handel. Auch Korinth war durch seine unvergleichliche Lage von der Natur bestimmt, sich an einem griechischen Handel mit Erfolg zu beteiligen. Immerhin gestaltete sich das griechische Leben zunächst am reichsten an der Westküste Kleinasiens. Auch die Entwicklung des Handels hat hier zuerst die größte Stärke gewonnen. Milet wurde der Vorort Joniens, aber auch die Bewohner von Samos beteiligten sich sehr frühzeitig am Seeverkehr, indem sie ihre Tonwaren und Metallgeräte bis nach der Propontis vertrieben.

Gegenüber dem Wettbewerb dieser aufblühenden Gemeinwesen bot sich für Athen erst verhältnismäßig spät die Möglichkeit, seine für den Verkehr so günstige Lage auszubeuten. Als dann aber Themistokles im harten Wettstreit mit Aristides seiner Grundanschauung zur Geltung verholfen hatte, daß die Zukunft des athenischen Staates auf dem Seewesen beruhe, entwickelte sich Athen überraschend schnell aus einem Ackerbau- zum Industrie- und Handelsstaat. Der jonische Aufstand schlug der gesamten Westküste Kleinasiens so furchtbare Wunden, daß die politische und wirtschaftliche Führung an das griechische Mutterland übergehen mußte. Die Perserkriege führten dann zur Gründung des delischen Bundes unter athenischer Führung, und die dadurch herbeiströmenden Geldmittel schafften der jungen Seemacht die Möglichkeit, mit der politischen Herrschaft zur See auch die Handels Herrschaft an sich zu reißen. Jetzt büßte Tyrus seine Vorrangstellung als Verkehrsmetropole ein, und auch die einst führenden griechischen Handelsstädte wurden nun von Athen überflügelt. Wagemutig strebten die Griechen, Jonier vor allem,

damals in die Ferne, und des phönizischen Handelszwangs schon längst überdrüssig, suchten sie eine unmittelbare Berührung mit den Karawanen, welche von den phönizischen Kauffahrern in das weite Bett ihres langgestreckten Küstenstaates geleitet wurden. Die am Schwarzen Meer gegründeten Niederlassungen und die in Cyrene und an der Nilmündung angelegten Faktoreien wurden jetzt die neuen Zielpunkte der innerasiatischen Warenzüge. Die phönizischen Häfen im großen Bogen nördlich und südlich umgehend, erreichten jetzt die Schätze Indiens und Chinas das Meer und gelangten ohne Vermittelung des syrischen Kaufmanns unmittelbar in die Hände der griechischen Seeleute. Umgekehrt wiederum ermöglichten die neuen Mündungsmärkte der Handelsstraßen einen direkten Umschlag der griechischen Erzeugnisse.

Bei der Armut und Unfruchtbarkeit der Landschaften von Helas vermochte der Bodenbau nur geringe Gaben zu liefern; immerhin waren doch der Honig vom Hymettosgebirge, sowie Öl und Wein gesuchte Handelsartikel. Eine ungleich wichtigere Rolle spielten freilich die Kunstprodukte. Das Handwerk war bei den Hellenen sehr weit ausgebildet. Blümner<sup>12</sup> und Büchsenstutz<sup>13</sup> haben dargetan, wie ein jedes Land in irgendeiner Art Vorzügliches leistete. In Athen brachten die Federfabriken, die Gießereien und Waffenfabriken ihre Erzeugnisse zur Ausfuhr; dazu erfreuten sich hier die Bildhauerei, die Goldschmiedekunst und Steinschneiderei weitverbreiteten Rufes. Von hervorragender Bedeutung war dann schließlich die Tonwarenfabrikation; dank seines vorzüglichen Tones gelang es Athen, sich ein auswärtiges Absatzgebiet nach dem andern zu erobern.

Mit den Erzeugnissen ihrer vielseitigen Industrie überschwemmten nun die Hellenen die fremden Völker, und immer mehr unterlagen die syrisch-phönizischen Häfen dem Wettbewerb der griechischen Kolonien. In Nordafrika wurden Naukratis am westlichen, pelusischen Nilarm und Cyrene inmitten seiner fruchtbaren Hochebene die glänzenden Sitze von Handel und Reichtum. Ebenso blühten die Niederlassungen an den Ufern des Schwarzen Meeres rasch empor.

Insofern hat überhaupt das Zeitalter des Hellenismus gegenüber der phönizischen Vorzeit eine bemerkenswerte Weitergestal-

tung der Welthandelsstraßen gebracht, als die Griechen den früher kaum beachteten Pontusgegenden besondere Aufmerksamkeit zuwandten und somit zur großen westöstlichen Mittelmeerstraße einen Querweg in nördlicher Richtung ausbildeten. Nicht nur als Endstationen der asiatischen Karawanenstraßen waren übrigens diese Plätze von Bedeutung, sondern die Gestade des Schwarzen Meeres führten den Griechen selbst eine Reihe unentbehrlicher Handelsartikel zu.

Bei der Waldarmut Attikas war das Bauholz dieser Gegenden für die Werften Athens besonders willkommen, aber auch die übrigen für die Ausrüstung der Schiffe notwendigen Produkte, wie Flachs, Hanf, Teer, Pech, Leder und Wachs bezog man von hier. Mit dem Anwachsen der Fabrikthätigkeit spielte der Sklavenimport aus dem Pontus und Thrazien eine immer wichtigere Rolle und ebenso war man auf die Zuführung von Lebensmitteln aus den überseeischen Kolonien angewiesen. Daher bezog Athen den größten Teil seines Bedarfs an Getreide, weiter auch Kaviar, Fleisch und Fische von den Gestaden des Schwarzen Meeres.

Jedoch beschränkten sich die Griechen bald nicht mehr auf den Handel im ägäischen Inselmeer und seinen Randteilen, sondern dem phönizischen Vorbild folgend, begannen sie auch die westlichen Völker mit orientalischen Produkten zu versorgen. Nordafrika, Sizilien und Unteritalien, Südfrankreich und Spanien bevölkerten sich im Anschluß daran mit griechischen Pflanzstätten, welche über das handelsmächtige Corcyra hin die Beziehungen zum Mutterland festknüpften. Neben Kumä, Kroton und Sybaris wurde Tarent durch seine für Handel und Schifffahrt günstige Lage ein Hauptplatz des griechischen Verkehrs. Der Fischreichtum des Meerbusens, die Verarbeitung der trefflichen Schafwolle zu den verschiedenartigsten Stoffen, die bedeutenden Purpurfärbereien und Metallfabriken fügten dem Zwischenhandel der Stadt noch den Ausfuhrhandel hinzu. Unter den sizilischen Städten, welche fast ausschließlich dem Reichtum an Naturprodukten ihre Bedeutung verdankten, war neben dem auf steiler Felsenhöhe thronenden Akragas Syrakus eine der prächtigsten Handelsstädte des Altertums. Selbst in die entlegenen Westmarken des Mittelmeers trugen die Griechen ihre den Phöniziern so verhängnisvolle

Nebenbuhlerschaft. Die Phokäer dehnten ihren Einfluß bis nach Südspanien aus und begannen auch das Mündungsgebiet der Rhone zu erschließen, indem sie den hochwichtigen Verkehrsplatz Massilia (Marseille) gründeten.

Es umspannte also die rege Handelstätigkeit der griechischen Volksstämme fast das ganze Becken des Mittelmeers mit einem Kranze von Kolonien, die durch Handel und Schiffahrt in engstem Verkehr zu den Mutterlandschaften standen. Im Mittelpunkt des gesamten griechischen Handels stand aber Athen, in seiner Blütezeit zugleich der Träger der höchsten politischen Gewalt. Thucydides läßt den Perikles zu den Athenern sprechen: „Es strömt uns von der ganzen Erde alles zu, und wir genießen die heimischen Güter in nicht höherem Grade als unser Eigentum, als die der übrigen Welt.“

Einen gewaltigen Fortschritt in der Gestaltung des Weltverkehrs brachten Philipp II. und sein großer Sohn Alexander. Sie erhoben Mazedonien zum führenden Staate in Griechenland und schufen so einen gemeinsamen Mittelpunkt für die durch den steten Wechsel von Berg und Tal geographisch und auch politisch gesonderten Landschaften. Zu einem geschlossenen System des Handels hatten es ja die Griechen nicht gebracht, sondern an die Stelle des gestürzten Tyrus traten die einzelnen Städte und Kolonien, welche miteinander rivalisierend, nirgends Alleinherrschaft, sondern nur eine gewisse Vorherrschaft erlangten. Der große Mazedonier faßte nun die Kraft des Hellenentums zusammen und bahnte auch dem Welthandel neue Wege, indem er griechische Sitte und Kultur bis ins Herz von Asien hineinrug. Seine Kriegszüge wurden zugleich geographische Entdeckungsreisen, welche die den Hellenen noch unbekanntem Karawanenwege Vorderasiens entschleierten und von den im märchenhaften Glanze erstrahlenden Indusländern genauere Kunde nach Westen brachten. Die Alexanderstädte, von dem Eroberer ursprünglich zu militärischen Zwecken angelegt, wurden bei ihrer für Handel und Verkehr nicht minder als für strategische Interessen sehr günstigen Lage an den Mündungen großer Ströme oder an den Übergangsstellen hoher Gebirge zu Mittelpunkten griechischer Siedlung. Denn bei der Übervölkerung von Hellas strömten zahlreiche Auswanderer in die neugegründeten Städte ab, so daß dadurch der ganze Orient in

den griechischen Kulturkreis hineingezogen wurde. Somit brachte das mazedonische Zeitalter den gewaltigen Fortschritt, daß der hellenische Kaufmann das bisherige System des bloßen Vermittlungshandels an den kleinasiatisch-ägyptischen Küstenplätzen verließ und nunmehr auf eigene Faust bis zu den großen Märkten Innerasiens vordrang.

Allerdings ergab sich jetzt auch eine starke Verschiebung der allgemeinen Welt- und Handelslage: Griechenland stand jetzt nicht mehr im Mittelpunkt von Politik und Verkehr, und Athen vermochte seine überragende See- und Handelsstellung nicht zu behaupten. Vielmehr vervielfältigte sich jetzt das Verkehrsleben der griechischen Welt, und namentlich im Osten traten neue Handelsplätze ersten Ranges, wie Ephesus und Smyrna, hervor.

Auch als die Weltmonarchie Alexanders nach seinem frühzeitigen Tode zusammenbrach, gingen seine Errungenschaften kaum verloren. Erben der materiellen und geistigen Kultur wurden das Reich der Seleukiden in Syrien und das Lagidenreich in Alexandria. Mit Seherblick hatte der Welteroberer diese Stadt in beispiellos günstiger Lage ins Leben gerufen: „an der sonst weit und breit hafenslosen Küste eines unermesslich reichen Hinterlandes und an der Mündung von dessen einziger Wasserstraße, auf der Grenze zweier Erdteile und mit dem dritten durch ein vielgliedertes Binnenmeer mehr verbunden als von ihm geschieden.“ Überraschend schnell entwickelte sich Alexandria nicht nur zu einem reich ausgestatteten Hauptsitz von Kunst und Wissenschaft, sondern auch zum größten Handelsplatz der Alten Welt.

Der Apenninhalbinsel fehlt die reiche Küstenentwicklung, der Überfluß an Häfen und Buchten, durch welche die Griechen aufs Meer hinausgelockt wurden. Die Landesnatur Italiens brachte es vielmehr mit sich, daß seine Bewohner die fruchtbaren Tiefebene bestellten, die sonnigen Berglehnen mit Rebenpflanzungen und Olivenhainen überzogen und auf den Ödländereien des Kalkgebirges Schafe und Ziegen weideten. So bildeten Ackerbau und Viehzucht die soziale Grundlage der Bewohner.

Gewerbe- und Handelstätigkeit finden wir am frühesten bei den Etruskern an der Arnomündung ausgebildet. Dank des Erzreichtums ihrer Nachbarinsel Elba und dank ihres eigenen technischen Geschickes brachten sie schon früh die Metallindustrie

und durch große Tonlager auch die Herstellung von Töpferwaren zur Entwicklung. Bald regte sie der Warenvorrat zum Handelsverkehr mit anderen Völkern an, so daß sie schon seit der Mitte des zweiten Jahrtausends vor Christus mit den Phöniziern und dem Orient in Verbindung traten. Die fremden Muster förderten das heimische Gewerbe; die sogenannten etruskischen Vasen lassen mit ihren farbigen Malereien, eigenartigen Ornamenten und Tierfiguren die hohe Vollkommenheit der Tonplastik erkennen. Ebenso lieferte die etruskische Erzbildnerei mit ehernen Schalen, Waffen und Hausgeräten begehrte Handelsartikel. Der Seeverkehr nahm nunmehr solchen Aufschwung, daß die Etrurier nächst Phönizien und Griechen als das seemächtigste Volk des Altertums anzusehen sind. Gräberfunde haben dargetan, daß sie mit Ägypten und Vorderasien, mit Griechenland und Karthago Handelsverbindungen unterhielten. Der Aufschwung des gesamten Volkstums führte auch zu einer Ausdehnung ihrer politischen Herrschaft: ums Jahr 600 schien Etrurien zur Führerschaft der Halbinsel berufen. Doch es erlag — nicht ruhmlos — dem gemeinsamen Ansturm äußerer Feinde.

Bald riß nun Rom die Herrschaft über Italien an sich, und seine Einmischung in die sizilischen Angelegenheiten führte zu dem weltgeschichtlich hochbedeutsamen Zusammenstoß mit dem semitischen Seestaat an der Nordküste Afrikas.

In Karthago hatte sich ein letzter Rest der phönizischen Handels Herrschaft in kolonialer Blüte erhalten. Die reichen Kaufherren von Tyrus waren seit dem Sinken ihrer Vaterstadt nach dieser Kolonie übergesiedelt, welche durch die günstige Lage auf einem Vorsprung des afrikanischen Küstenlandes im Hintergrunde des weiten Golfes von Tunis erfolgreiche Handelsbeziehungen in Aussicht stellte. Zwar wurden ihnen damals die östlichen Mittelmeergebiete durch die ausschließliche Herrschaft der Griechen versperrt; aber im westlichen Becken nahm ihr Handel einen völlig monopolistischen Charakter an. Auch ins Innere von Afrika gingen die karthagischen Karawanen und vertauschten die Erzeugnisse ihres Fabrikwesens gegen Elfenbein, Gold, Straußensfedern, Datteln und Salz. Polybios irrt gewiß nicht, wenn er Karthago die „reichste Stadt der Welt“ nennt.

Bei dem Versuch, sich auf Sizilien festzusetzen, stießen die Kar-

thager mit den Römern zusammen, und es handelte sich um die Frage, ob der römische Bauer oder der punische Kaufmann das Mittelmeergebiet beherrschen sollte. Karthago unterlag, die Römer wurden die Gebieter, und die neugegründete Flotte wurde die Trägerin ihrer weltgeschichtlichen Größe.

Freilich hemmte das allmähliche Anschwellen des Reichsgebietes eine gedeihliche Fortentwicklung des Handwerks, wie es sich trotz des Mangels an industriellem Sinn zur Bestreitung der notwendigsten Bedürfnisse herangebildet hatte. Ein Vorwärtstreben der heimischen Fabrikation zur Technik konnte nicht Platz greifen, weil die ausländischen und bereits vollendeteren Kunsterzeugnisse in immer größeren Massen herbeigeführt wurden. Öl und Wein blieben die einzigen Erzeugnisse, welche als Ausfuhrartikel in Betracht kamen; die meisten Verbrauchsgegenstände mußten im Wege des Handels aus den überseeischen Provinzen eingeführt werden und wurden mit dem Gelde bezahlt, welches man durch Abgaben und Gewalttaten von der unterworfenen Bevölkerung erpreßte. Es steigerte sich zwar der Geschäftsverkehr; die römische Plutokratie schuf eine unumschränkte, den ganzen orbis terrarum umspannende Geldwirtschaft, und der Handel blühte, aber bei dem Mangel einer eigenen selbständigen Industrie blieb es ein Passivhandel, bei dem der Wohlstand Italiens trotz aller herbeiströmenden Schätze untergraben wurde.

Immerhin erlebte jetzt der Verkehr auf dem Mittelländischen Meere einen Aufschwung wie nie zuvor, und in volle Beleuchtung wurde jetzt gerückt, was zu phönizischer Zeit in geheimnisvolles Dunkel gehüllt war. Besonders seitdem das Kaiserreich der Welt eine Epoche des Friedens brachte und die Provinzen den Höhepunkt ihrer Entwicklung erreichten, sanken die Schranken dahin, welche früher die Länder voneinander trennten, und die vollste Freiheit des Verkehrs konnte ihre Segnungen entfalten. Unter dem Zepter der völkerbeherrschenden Imperatoren wurde das Mittelmeer zu einem lateinischen Binnensee, auf welchem ein allgemeiner geistiger und kommerzieller Austausch die Kulturwelt verknüpfte.

Je mehr sich die fruchtbaren Ebenen der Apenninhalbinsel in Gartenanlagen und Fischteiche verwandelten oder als Weideland zur Roß- und Rinderzucht Verwendung fanden, um so mehr lie-

ferte Sizilien, die Vorratskammer Roms, Lebensmittel allerlei Art, Hülsenfrüchte, Weizen und Schlachtvieh. Spanien schickte aus Gades die beliebte Wolle von dunkelröthlicher Farbe, Gallien lieferte auf dem Wege über das alte Massilia Schinken, Speck und Salzfleisch. Die östlichen Länder versorgten die Hauptstadt mit dem trefflichen griechischen Wein, wie Chier und Lesbier, mit Honig, Hühnern, Austern und anderen Leckerbissen. Dazu lieferten Paros und Phrygien ihren Marmor, der in riesigen Blöcken und Säulen bei den Prachtbauten Verwendung fand.

Unter den Industrie- und Kaufmannsstädten des Ostens fand in der römischen Zeit eine wesentliche Verschiebung hinsichtlich ihres Handelseinflusses statt. Korinth behauptete zwar als großer, üppigem Genußleben frönender Verkehrsplatz seine alte Bedeutung, aber die Mehrzahl der griechischen Städte ging unaufhaltsam zurück, und auch Athen, jetzt abseits von der großen Handelsstraße, übte nur noch als geistige Metropole der Welt eine Anziehungskraft aus. An der kleinasiatischen Küste blieben Ephesus und Smyrna vielbesuchte Hafenplätze, aber sie wurden jetzt weit durch Rhodus übertroffen, dessen Molen und Schiffswerften die alten Schriftsteller preisen.

Ungleich wichtiger als der Verkehr nach Griechenland und Kleinasien wurden die Handelsbeziehungen, welche sich zwischen Rom und Ägypten knüpften. Das alte Pharaonenreich mit Alexandrien an der Spitze erhob sich jetzt zu einer gesteigerten Kulturblüte, da die Eroberung des gewerbefleißigen Landes durch die Römer belebend auf die industrielle Tätigkeit wirkte. In einer Reihe von Großgewerben gewannen die Ägypter eine führende Stellung. Die altheimische Leinwandfabrikation bewahrte ihren Ruhm; dazu erlangten jetzt die Glashütten für den Exporthandel besondere Bedeutung, weil die kunstreichen, in allen Farben schillernden Gläser aus Alexandrien auf den Tafeln der römischen Großen bald höher geschätzt wurden, als die silbernen oder goldenen Becher. Auch die Papierfabriken beschäftigten eine große Zahl von Arbeitern; sie verarbeiteten die hauptsächlich im Nildelta gedeihende Papyrusstaude und verfertigten alle Arten von Schreibmaterial. Schließlich bildeten auch die Erzeugnisse der Salben- und Weihrauchfabrikation sowie Steinmetzarbeiten in Granit, Marmor und Porphyr vielbegehrte Ausfuhrartikel.

Dadurch erhob ein großartiger Handelsverkehr Alexandrien zu einer der Hauptstadt des römischen Reiches fast gleichbedeutenden Machthöhe. Innerhalb der riesigen Molen sammelten sich Schiffe aller Größen und Gattungen, vom kleinen leichtgebauten Schnellsegler bis zum weitbauchigen Lastschiff, und am Kai des Hafens boten die fremdartigen Trachten der afrikanischen und asiatischen Völkerschaften ein farbenreiches Bild. Da in der Kaiserzeit die grimmig bekämpften Parther den uralten Landweg nach Osten versperrten, ergab sich die Notwendigkeit, den Seeverkehr nach Indien zu fördern. Zu Strabos Zeit segelten alljährlich etwa 120 Schiffe nach der Küste von Malabar. Von Alexandrien ging der Weg gewöhnlich den Nil stromauf nach Koptos unterhalb Thebens; hier wurden die Waren auf Kamele umgeladen und in Karawanen nach Berenice (in der Gegend des heutigen Suakim) befördert, von wo man durch den arabischen Meerbusen nach Indien weiterfuhr. Auf der Insel Ceylon traf man dann mit unternehmenden Hindus, Arabern und Chinesen zum Umtausch der Waren zusammen.

Der Gesamthandel mit asiatischen und arabischen Waren wurde jetzt fast ausschließlich über Alexandrien geleitet, so daß die syrisch-phönizischen Häfen vollends verödeten.

Über die Art der orientalischen Produkte geben uns der vermutlich aus Neros Regierungszeit stammende „periplus maris Erythraei“ und ein im „corpus juris“ enthaltenes Verzeichnis steuerbarer Waren ausführliche Nachricht. So holte der „vagus mercator“ aus dem fernen Osten zuvörderst Gewürze, Spezereien, heilsame Kräuter und Wohlgerüche, die bei den Opfern verbraucht wurden; weiter bildeten seidene und halbseidene Stoffe, sowie alle Arten baumwollener Zeuge bedeutende Artikel des indischen Handels. Aus den Edelsteingruben des persischen Hochlands brachte man Rubinen, Saphire und Diamanten; dazu lieferten die Perlfischereien an der Küste des Persischen Meerbusens und bei Ceylon jenen kostbaren Schmuck, den die Prunksucht der römischen Frauen noch höher als die Edelsteine schätzte.

Ein wichtiger Fortschritt in der Entwicklung des Welthandels wurde dann weiter zur römischen Zeit damit angebahnt, daß das Mittelmeer aufhörte, die eine, große, westöstliche Verkehrslineie zu bilden. Denn neben den früher schon mehr oder weniger

ausgebeuteten asiatischen Gegenden wurden nun auch die entfernten Produktionsgebiete des hohen Nordens in den römischen Handel verflochten.

Das Licht geschichtlicher Zeugnisse fällt erst auf die Zeit, wo die Legionen an der Donau und am Rhein festen Fuß faßten und ein ganzes System jener noch heute bewunderten Kunststraßen über die Alpenpässe hinweg Gallien und die keltische Hochebene mit der Zentrale des Reiches verknüpfte. Damals siedelten sich in den Kastellen längs der beiden Ströme römische Großkaufleute an, welche ihre Waren durch Wanderhändler zu den germanischen Völkerschaften vertrieben. Eisen und Waffen hielt man freilich nach Möglichkeit von den gefährlichen Nachbarn fern; Kleider jedoch, feinere Hausgeräte, Ton- und Glaswaren, sowie allerlei Tand gingen häufig über den Pfahlgraben nach Deutschland. Es blieb aber wohl kaum bei dem ursprünglichen Ausfuhrhandel, sondern es bahnte sich allmählich auch ein Einfuhrhandel an, da der rauhe Norden selbst dem verwöhnten Geschlecht der Kaiserstadt begehrte Luxusartikel liefern konnte.

Bei dem Reichtum Germanien an Herden bildeten Pferd und Rind, Schaf und Schwein den Gradmesser für den Wert der übrigen Güter und waren daher zumeist auch das Hauptaustauschmittel im Handel. Insbesondere wurden die von den Thüringern gezüchteten Pferde, von unermüdlicher Ausdauer trotz Kleinheit und unansehnlicher Gestalt, für die römische Reiterei aufgekauft. Auch die Tierhäute bildeten für das Soldatenvolk, das zur Ausrüstung der Heere des Leders in Hülle und Fülle bedurfte, ein wichtiges Produkt. Gern kaufte man auch die Sklaven, welche der Germane beim Spiel oder in der Schlacht gewann, oder man erhandelte wenigstens die prächtigen Blondhaare, welche in der Hauptstadt zu Perücken für die brünetten Modedamen verarbeitet wurden. Der deutsche Feldbau bot mit den sogar an der kaiserlichen Tafel hochgeschätzten Rüben und Rettigen Tauschgelegenheit dar; unendlich wichtiger freilich als alle anderen Produkte war nach wie vor das hochbegehrte „Gold des Nordens“, der Bernstein der samländischen Küste, welcher zum Schmuck der Damen wie als Zierat an Waffen und Jagdgeräten Verwendung fand.

Auf dem Seewege sind die Römer wohl kaum zum Baltischen

Meere gelangt. Zwar war schon im 4. Jahrhundert v. Chr. der aus Massilia gebürtige Pytheas auf einer Umschiffung Europas nordwärts über England hinaus bis zu der sagenhaften Insel Thule gelangt, unter der wir vermutlich die Shetlandsinseln zu verstehen haben. Die Römer haben die Entdeckungen des Massilioten weiter ausgenutzt: bis zum Piktienwall befand sich die britannische Hauptinsel in geordneter römischer Verwaltung; häufig erschienen römische Flotten an den Mündungen der westdeutschen Ströme, und bei Plinius stoßen wir auf die erste Erwähnung der Ostsee und der nördlich gelegenen „Insel“ Skandia, aber ein Seeverkehr längs der Küsten der kimbriischen Halbinsel zum Bernsteinland hat wohl kaum stattgefunden.

Jedenfalls haben aber die Römer — ein bedeutender Fortschritt in der Entwicklung des Handels — mit den nordischen Ländern Europas Verkehrsbeziehungen angeknüpft.

Freilich ist die gewaltige Ausdehnung seines Handelseinflusses dem Reich nicht zum Segen geworden. Der erleichterte Zustrom der fremden Genußmittel steigerte die Üppigkeit des römischen Herrenvolks immer mehr: die Sittenverderbnis fand ihren Weg in die Provinzen und bereitete den geistigen und materiellen Bankerott des Reiches vor. Es war eine faule, dem Untergang reife Welt, welche dem Ansturm der jugendstarken Germanen zum Opfer fiel.

### III. Konstantinopel und der Islam als die Träger des Verkehrs zwischen Abend- und Morgenland.

Der Einfall der Germanen hatte auch für den Welthandel tief einschneidende Folgen. Zur Zeit der Römerherrschaft waren ja die sämtlichen Küstenländer des Mittelmeers zu einem politischen Ganzen und zu einem geschlossenen Handelskreis vereinigt. Immerhin blieb doch ein gewisser Gegensatz zwischen dem lateinischen Westen und dem griechischen Osten erhalten, und dieser trat immer schroffer hervor, seit Konstantin an den Ufern des Goldenen Hornes in glänzendster Handelslage eine neue Welthauptstadt ins Leben rief. Je mehr diese Neuschöpfung zum Mittelpunkt des Kaiserreichs wurde, um so mehr büßte die alte, stolze Roma ihre Bedeutung ein. Als nun vollends die westliche Reichshälfte durch die germanischen Scharen überschwemmt und durch die Stürme

der Völkerwanderung die Kultur des Abendlandes um Jahrhunderte zurückgeschraubt wurde, während umgekehrt der griechische Osten den Zusammenhang mit der Antike und ihrer Zivilisation bewahrte, trat Konstantinopel in vollem Umfange die Erbschaft der Tiberstadt an. Zweifellos hat die Prahlerei der kaiserlichen Hofhistoriographen die Blüte von Byzanz in zu prangenden Farben gemalt; anderseits ist es ungerecht, die wechselvollen Schicksale dieses imposanten Reiches als „tausendjährigen Verfall“ zu bezeichnen. Die Errungenschaften des römischen Rechts, der byzantinischen Architektur, der griechischen Gelehrsamkeit und des griechischen Kunstgewerbes lassen sich nicht ableugnen. Konstantinopel wurde auf Jahrhunderte hinaus die kulturelle und wirtschaftliche Königin der Welt.

Die Welt war jetzt weiter geworden als zur Zeit der römischen Republik. Neue Völker traten in den Kreis der Geschichte und neue Länder und Meere wurden in den Verkehr hineingeflochten. Neben dem schon näher bekannten Deutschland und neben den zinnreichen Britischen Inseln traten jetzt die skandinavischen und slawischen Länder aus dem Dunkel hervor, und neue Meere wurden den Seefahrern eröffnet, die Nord- und die Ostsee.

Schon in der ältesten Zeit hatte der Schiffbau bei den Nordgermanen eine gewisse Vollkommenheit erreicht. Die nordischen Sagas berichten von Seeräuberfahrten und Tacitus erzählt von den wetterfesten Batavern, Brukteren, Friesen und Chauken, welche einen Teil der nordischen Meere beherrschten. Die Slawen jenseits der Elbe längs der südlichen Ufer der Ostsee wandten sich gleichfalls der Schifffahrt zu, und ebenso unternahmen die Bewohner des höchsten Nordens, die Waräger, weite Streifzüge ins Innere von Rußland hinein. Allmählich wurden die alten Seeräuberwege zu Handelsstraßen, und bald bildete sich nun für den Weltverkehr des frühen Mittelalters ein festes Bett.

Die eine dieser Welt Handelsstraßen ging auf dem altbekannten phönizisch-griechischen Seeweg nach Westen, wo sich Marseille als der Hauptvermittlungspunkt des abendländischen Verkehrs darstellt. Von hier aus ging dann der Weg wie zur Römerzeit nordwärts an der Rhone entlang bis zum Rheine hinüber. So gelangte man auf den alten gallisch-germanischen Land- und Wasserwegen zur friesischen Küste und hinüber zu den Britischen In-

sein, wo sich als fester Ziel- und Endpunkt dieses Verkehrsstranges das schon zur Zeit des Tacitus „wegen der Menge seiner Verkehrsgeschäfte hochberühmte“ London entwickelte. Von Konstantinopel aus zog der byzantinische Kaufmann aber auch ostwärts auf alten Griechenpfaden; doch man begnügte sich jetzt nicht mehr, an den Gestadep läzen des Schwarzen Meeres die Rohprodukte des inneren Rußland in Empfang zu nehmen, sondern man suchte jetzt eine unmittelbare Anknüpfung mit den nordischen Handelsvölkern zu gewinnen. Das sanfte Gefälle und die leichte Fahrbarkeit der russischen Flüsse ermöglichte ein müheloses Rudern vom Schwarzen Meere stromauf, und die niedrige, leicht übersteigbare Wasserscheide zwischen dem Schwarzen Meer und der Ostsee gestattete eine bequeme Verbindung mit den westrussischen Flüssen. So gelangte man vom Asowschen Meer auf dem Unterlauf des Don und über die schmale Landbrücke zur Wolga hinüber, deren langer Arm bis tief ins Innere von Rußland hinein führt; oder häufiger noch fuhr man aus dem Spitzgolf von Odessa den Dnjepr stromauf an Kiew vorüber, trug die leichten Kähne auf den Schultern über die Wasserscheide und erreichte so die Düna, welche geradenwegs zur Ostsee hinabtrug. Die große Zahl griechischer und nordischer Münzen, welche heute im Innern Rußlands längs dieser vereinigten Wasser- und Landstraße gefunden werden, sind stumme Zeugen für die Lebendigkeit des damaligen Verkehrs zwischen Konstantinopel und den skandinavischen Völkern. Von dem nördlichen Endpunkt dieser Straße bewegte sich dann weiter eine neue Verkehrslinie westwärts, welche in London auf den französisch-englischen Meridionalweg stieß. Freilich schlug diese erst später die „Umlandsfahrt“ um das Kap Skagen ein; in der älteren Zeit gelangte man auf dem kurzen Landweg von Schleswig zur Eider hinüber und in die Nordsee.

Ein großes, die Grenzen Europas umspannendes Viereck ist also die Form, in welcher sich die Welthandelsströme des frühen Mittelalters ergießen. Konstantinopel, Marseille, London, Ostsee und Odessa bezeichnen die wichtigen Endpunkte dieser Verkehrsfigur. Wie hebt sich aber aus der Reihe der übrigen Plätze Konstantinopel mächtig hervor! Während jene nur die Treffpunkte von mehreren Straßenzügen bilden, ist Konstantinopel zudem noch der Ausgangspunkt; denn der große Stapelplatz am

Bosporus ruht noch immer auf dem Kulturschatz des Altertums, welcher durch das orientalische Hinterland und die Handelsverbindung mit demselben immer neuen Zuwachs erhält.

Die Gestaltung eines solchen Vierecks von Handelsstraßen, welche an den Außenseiten Europas herumliefen, hat natürlich auf die Schicksale von Handel und Wandel in Deutschland besondere Rückwirkung ausgeübt. Deutschland, obwohl im Herzen Europas gelegen, wurde von den durchgehenden Welthandelslinien an drei Seiten vollständig umgangen und nur an der Rheinstraße flüchtig berührt. So kam es, daß Deutschland so viel länger als seine Nachbarstaaten im Zustande der Naturalwirtschaft beharrte, und daß sich zwar eine ganze Zahl kleiner städtischer Markttorte entwickelte, welche den an das landwirtschaftliche Leben sich anknüpfenden Localbedürfnissen dienten, daß sich aber nirgends ein alles überragender Handelsmittelpunkt bildete, wie ihn eben nur die Weltstraße schafft.

Natürlich suchte man, soweit es ging, den Anschluß an die großen Verkehrslinien zu gewinnen. So sehen wir am Rhein, wie einst zur Römerzeit, sehr bald wieder ein selbständiges Gewerbsleben und eine tätige Handelschiffahrt sich entfalten. An der ganzen Länge des Flußlaufes läßt sich seit der Regierung Karls des Großen ein Handelsverkehr in steigender Fülle nachweisen. Zumal die Bischofsitze bildeten hier einen belebenden Faktor des Handels, weil groß und klein aus der Umgegend an den kirchlichen Festtagen zur „Messe“ in den Dom strömte. Vor allem ragten Straßburg, Speier und Worms hervor. Durch die Gunst seiner Lage an der Mündung des Mains und zugleich als Wohnsitz des vornehmsten deutschen Kirchenfürsten blühte das „goldene Mainz“ empor und erlangte als Festplatz für die häufigen und glänzenden Reichsversammlungen eine über die Grenzen Deutschlands hinausgehende Bedeutung. Gegen Ende des 12. Jahrhunderts wurde es aber dann von dem kraftvoll aufstrebenden Köln überholt.

In der karolingischen Zeit finden wir dann auch bestimmt hervortretende Spuren, daß an der Donaustraße gleichfalls neues Leben aus den Ruinen erblühte. Die alte Residenz der bayrischen Stammesherrzöge, Regensburg, wuchs sich immer mehr zum herrschenden Knotenpunkt des Donauverkehrs aus; aber auch Ulm,

### 28 III. Konstantinopel und der Islam als die Träger des Verkehrs

Donauwörth und vor allem Passau nahmen schon früh an diesem Verkehrszuge teil, welcher sich nach dem Morgenland hin als südöstlicher Diagonalweg inmitten des alten Handelsstraßenvierecks anbahnte.

Auch im Osten des Reichs knüpften sich trotz der blutigen Kämpfe um die Elb-Saale-Linie Handelsbeziehungen zwischen Deutschen und Slawen an. Hier wurde die Neuschöpfung Ottos I. die Metropole des Verkehrs, da die Flüsse Thüringens und des Harzes den Weg nach der mächtig aufblühenden Elbestadt wiesen. Für die Produkte der Märkte von Memleben, Merseburg und Giebichenstein, Quedlinburg und Halberstadt wurde daher Magdeburg der gegebene Mittelpunkt. Von hier ging der Elbeverkehr stromauf bis nach Meißen, und stromab bis nach Bardowik an der Elmenau, welches sich durch den Vertrieb des Salzes aus den naheliegenden Lüneburger Solquellen aufschwang.

Freilich waren alle diese Städte in jener frühen Periode des Mittelalters nur größere Markttorte, in denen die Überschüsse des landwirtschaftlichen Betriebes und die ersten Erzeugnisse des aufkeimenden Gewerbefleißes verhandelt oder gelegentlich gegen die Produkte des Auslandes vertauscht wurden. Es blieb im großen und ganzen ein Lokalverkehr: von dem vollen Strom des völker-nährenden Welthandels blieb Deutschland ausgeschlossen, bis durch den Sturz der Handelsherrschaft Konstantinopels eine grundlegende Änderung eintrat.

Welches waren nun die Handelsgegenstände, welche dem Weltverkehr des früheren Mittelalters die Nahrung spendeten? Nur bescheidene Gaben vermochten die Naturvölker der glänzenden Weltstadt zu bieten. Vom Nordosten her flossen dem byzantinischen Kaufmann die Waren zu, welche noch heute vom Dnipr über Odessa in den Welthandel ausströmen. Das Pelzwerk des hohen Nordens wurde in den südlichen Ländern wie auch im ganzen Abendland zum Besatz der Gewandung gern gekauft und bildete von jeher einen vielgesuchten Handelsgegenstand. Auch die getrockneten, geräucherten und gesalzenen Fische der Ostsee waren infolge der vielen und langen Fastenzeiten stark begehrt; dazu kam das Wachs für kirchliche Festlichkeiten, ferner Getreide und mancherlei Produkte der Viehzucht, insbesondere Leder jeglicher Art, welches zur Zeit der Ritterheere von Sattlern, Riemern,

Schilderern und Handschuhern zu den feinsten Luruswaren verarbeitet wurde. England lieferte dank seines milden, nebeligen Klimas und seiner weidreichen Triften eine ausgezeichnete Schafwolle, und ferner waren die Britischen Inseln nach wie vor die einzige Quelle für Zinn, das zur Herstellung von Eßgeschirr, sowie für Glockenspeise und Bronze ein Handelsgegenstand ersten Ranges war.

Besonders lebhaft war dann der Handel mit Leinwand, welche seit uralten Zeiten aus dem trefflichen, heimischen Flachsbesonders in der Bodenseegegend gefertigt wurde. Teurer noch wurden von den orientalischen Völkern die Wollstoffe bezahlt, seitdem in Flandern und bei den Friesen die Wollweberei aufgenommen war und sich von hier aus bald auf die Orte am Niederrhein verbreitet hatte. In der Herstellung von leichteren und schwereren Stoffen und besonders bei ihrer Färbung bildeten sich für die einzelnen Gegenden besondere Eigentümlichkeiten heraus. Mit Hilfe der in Thüringen vielgebauten Waidpflanze färbte man die Tücher besonders gern dunkelblau; dagegen lieferte Frankreich die buntesten Stoffe, Schwaben färbte seine Stoffe mit dem Krapp scharlachrot, der Niederrhein erzeugte leichte schwarze Tücher für Mönche und Nonnen, der Oberrhein graue Tücher, und die Donaugegenden fertigten naturfarbene, jedem Wetter trogbietende Stoffe. Die Vielseitigkeit der Wollstoffbereitung hat gerade diesem Handelszweig eine besondere Lebhaftigkeit verliehen.

Schließlich war noch Elsässer Wein ein besonders von der Kirche begehrter Handelsartikel, wenn er auch mehr den Rhein stromabwärts ging, als nach dem Süden, wo der hochgeschätzte cyprische Wein, der Malvasier aus dem Peloponnes und der Deltliner des Addatales den Markt beherrschten.

Für alle diese Waren bildete nun Konstantinopel den Stapelplatz als Zentralpunkt des großen europäischen Handelsvierecks. Aber die eigentliche Bedeutung Konstantinopels beruhte doch vor allem darin, daß es für die in der Kultur noch rückständigen Bewohner Europas als die Schatzkammer galt von all den Kostbarkeiten, welche das im Märchenglanz schimmernde Morgenland besaß. Zunächst lieferte die alte Kulturstätte selbst eine Reihe köstlicher Dinge, welche das Verlangen der weltlichen und geistlichen

### 30 III. Konstantinopel und der Islam als die Träger des Verkehrs

Herrn im Abendland erregten. Bei der außerordentlichen technischen Fertigkeit der Byzantiner fand bei ihnen das Kunstgewerbe jeglicher Gattung besondere Pflege. In erster Linie stand die Mosaikmalerei, welche bei Bücherdeckeln, in Miniaturen und Abbildungen bei biblischen Handschriften zur Entfaltung kam. Weit verbreitet war auch die Herstellung von kostbaren Metallarbeiten, z. B. von Bronzereliefs auf großen Erztüren der Kirchen, sowie die kunstvolle Schnitzerei von Elfenbeinwaren, die Goldschmiedekunst und die Seidenweberei.

Aber freilich, erst dann kann man so recht würdigen, weshalb Konstantinopel die Quelle alles Handels für die damalige Welt wurde, wenn man die Handelsentwicklung im Orient einer Berücksichtigung unterzieht. An das byzantinische Reich schloß sich ja ostwärts ein Hinterland, welches unter den Segnungen der arabischen Kultur zu einem förmlichen Paradiese erblüht war.

Jugendfrisch und tatendurstig erschien das semitische Wüstenvolk auf der Bühne der Weltgeschichte und bezwang in stürmischem Siegesfluge fast ganz Vorderasien und den nördlichen Küstenrand von Afrika. Die erobernden Heere der Kalifen haben natürlich auch dem byzantinischen Handelsverkehr zunächst schwere Wunden geschlagen; aber nachdem der erste Fanatismus des Islam ausgetobt hatte, trug die Gewinnsucht und das lebhafteste Bedürfnis nach den altgewohnten Waren des fernerer Asiens den Sieg über die religiösen Gegensätze davon. Byzantinische Kaufleute erschienen als die unermüdblichen Handelsleute wieder an den Plätzen, wo auch unter arabischer Herrschaft die ostasiatischen Waren aufgestapelt wurden, insbesondere auch in der neuen Metropole Bagdad, die am Tigris im 8. und 9. Jahrhundert emporkam.

Bei der Bildungsfähigkeit der Araber keimte auf den Spuren ihrer Heerfahrten schließlich Wohlstand und Segen empor. Die prächtigen Denkmäler der Architektur in Südspanien und in Palermo und die Trümmer versunkener Bauten in Syrakus sind hehre Erinnerungszeichen an die Tage sarazenischen Glanzes. So preisen auch die Zeitgenossen der Kreuzfahrer den blühenden Gewerbefleiß der Städte sowie den meisterhaften Anbau der Gärten, Felder und Wälder. Dazu bildete sich im ganzen Umfang der Kalifenherrschaft vom Gestade des Atlantischen Ozeans bis zum Aralsee und den Sundainseln ein von Abgaben jeglicher Art be-

freiter Verkehrsbezirk, der von arabischen Handelsschiffen und Karawanenzügen belebt war. Denn Mohammed, der selbst als Kaufmann verschiedene Reisen unternommen hatte, heiligte durch seine Lehren den Handelsverkehr, so daß der arabische Kaufmann, durch die Erbauung neuer Brücken, Landstraßen und Kanäle begünstigt, den Kreis seiner Handelsbeziehungen immer reicher ausspannen konnte, je weiter der Siegeslauf des Halbmondes zog.

So wurden die Pilgerfahrten nach Mekka zugleich große Handelskarawanen, welche die Produkte aus allen Himmelsrichtungen bei der Kaaba zusammenführten: der heilige Tempel wurde die wichtigste Messe, auf der die Waren von Afrika, Europa und Asien ausgetauscht wurden.

Die Araber schoben sich also am Roten Meer und am Persischen Golf als die Vermittler des Handels zwischen die Völkerschaften des äußersten Ostens und des Abendlandes; sie monopolisierten diesen Handel vollständig, so daß sie durch kommerzielle Ausbeutung jahrhundertlang ganz unermesslichen Gewinn davontrugen; für Konstantinopel aber wurde es natürlich von weitgehender Bedeutung, daß sich ostwärts an den Thronsoferas ein so reich gesegnetes Hinterland angeschlossen.

Georg Jakob<sup>23</sup> hat uns auf Grund arabischer Quellen wertvolle Nachweise über die Waren gegeben, welche Gewerbefleiß und Handelstätigkeit der Araber den westlichen Völkern geliefert hat. Zuverlässige Ergänzungen erfahren diese Nachrichten durch Ausgrabungen, mittelalterliche Zolltarife und Kaufmannsbücher sowie durch Schatzinventare geistlicher und weltlicher Großen.

Da stehen an der Spitze die Seidenstoffe, welche selbst die fortgeschrittene griechische Industrie nicht in der Vollkommenheit des Orients zu liefern vermochte. Vor allem fertigte man die Seidenwebereien in buntleuchtenden Farben; man durchwirkte sie gern mit Gold- und Silberfäden und bestickte sie kunstvoll mit Arabesken oder Tierfiguren.

Die Nachfrage nach orientalischen Webereien war im Abendland groß, wie ja auch unsere aus dem Arabischen kommenden Worte Atlas, Damast, Brodat, Teppich oder Baldachin zur Genüge beweisen. Insbesondere trat die Kirche als zahlungskräftige Käuferin hervor, welche zu Kelchunterlagen, zu Fahnen und

Altarbehängen in immer steigendem Maße der Seidenstoffe bedurfte. Aber auch in den Fürstenpalästen und Ritterburgen liebte man die Gewänder morgenländischen Ursprungs, und die Patrizier der Städte schmückten bei festlichen Gelegenheiten ihre Wohnorte, indem sie seidene Fahnen im Winde flattern ließen und sarazenische Teppiche an der Giebelfront ihrer Häuser befestigten. Neben der Seide kamen auch die besseren Sorten der Baumwolle aus der Levante, ferner das aus Kamelhaaren verarbeitete, plüschartige Kamelott und vor allem jene prachtvollen Teppiche, in deren Erzeugung die Kunstindustrie des Orients noch immer den ersten Rang behauptet.

Ferner lernte man die Gewürze des Orients schon vor den Kreuzfahrten auf dem Wege über Konstantinopel kennen und schätzen. Bei der Vorliebe des Mittelalters für stark erheizende und reizende Nahrungsmittel erfreute sich der arabische Zwischenhandel mit den Naturprodukten der malaiischen Inselwelt steigenden Aufschwunges. Gewürznelken und Muskatnuß, Ingwer, Zimt, Galgant und Kardamomen gehörten zu den beliebtesten Gewürzen bei Fleisch- und Fischspeisen und bildeten auch bei der Zubereitung von gewürztem Wein ein verbreitetes Ingredienz. Am begehrtesten freilich war der scharfe, den Durst reizende Pfeffer. Stark gepfefferte Soßen wurden z. B. als Lieblingsgerichte geschätzt.

An die Gewürze reihten sich als wichtige Ausfuhrgegenstände des Orients die Parfümerien, Drogen und Medikamente. Die Provinzen Arabiens und die Nachbarländer sind reich an aromatischen Kräutern, denen die Glut der Sonne und vielleicht auch die Zusammensetzung des Bodens einen besonderen Wohlgeruch verleiht. Eine bevorzugte Abnehmerin dieser Räucherwerke war gleichfalls die abendländische Kirche; aber auch die Damen an den Fürsten- und Ritterhöfen wie in den Patrizierhäusern der Städte liebten es, diese hochgeschätzten Parfüms in kunstvoll gearbeiteten Kästchen oder Fläschchen bei sich zu führen. Aber auch zahlreiche andere morgenländische Drogen wie Safran und Alaun gehörten zu den im Mittelalter begehrtesten Handelsartikeln.

Ein im Abendland leidenschaftlich begehrter Handelsartikel waren dann die Edelsteine, welche die Gebirge Asiens lieferten. Wie Märchen aus „1001 Nacht“ muten die Schilderungen an, welche

über die Pracht der Schmucksachen des Orients erhalten sind. Auch nach Konstantinopel brachten arabische Händler die funkelnden Steine, Türkisen aus Persien, lapis lazuli aus dem Orus-Jarartes-Gebiet, Karneolen und Smaragde, Saphire und Diamanten aus Vorderindien, Rubinen und den Lieblingsschmuck der orientalischen Frauen, die Perlen, aus Ceylon. Wie geschmackvoll die Goldarbeiter diese Edelsteine zu verarbeiten verstanden, das lehren nicht nur die alten Inventarverzeichnisse fürstlicher Schmuckkammern, sondern insbesondere auch die Kostbarkeiten, welche als Proben mittelalterlicher Kunstfertigkeit noch so vielfach in den großen Museen oder in dem Domschatz unserer alten Kirchen erhalten sind.

#### IV. Die Blüte des mittelalterlichen Handels seit den Kreuzzügen.

a) Die italienischen Städterepubliken. Das Zeitalter der Kreuzzüge führte die Entthronung der Königin am Goldenen Horn herbei und verschob das Schwergewicht des damaligen Welthandels nach Italien.

Trotz der verheerenden Stürme der Völkerwanderung hatte sich in den oberitalienischen Städten eine Schicht gebildet, besitzenden Bürgertums erhalten, und unter diesem machte sich ungeachtet des Jammers der politischen Zustände ein reger Handelsg Geist bemerkbar. Schon im neunten Jahrhundert trieb dieser zu vereinzeltten Fahrten an die syrische und palästinensische Küste; der starke Verkehr, der sich mit Beginn der Kreuzzüge an die häufige Berührung von Abend- und Morgenland knüpfte, veranlaßte eine weitere Steigerung des Schiffahrtswesens in den italienischen Küstenstädten.

Durch die Gunst seiner Lage schwang sich vor allem Venedig zur Herrscherin des Mittelmeers auf. Schon die Örtlichkeit als solche nötigte die Bewohner der Lagunenstadt, sich die meisten Bedürfnisse des Lebens auf dem Wasserwege heranzuholen, so daß schon der Selbsterhaltungstrieb die See durch Fischerei und Salzgewinnung zum wahren Element ihrer Tätigkeit werden ließ. Dazu dringt hier die Adria mit dem Golf von Venedig tief in das Innere unseres Erdteils ein, und weil von diesem durch die Alpenpässe und Flußtäler bequeme Straßen durch die Frucht-

#### 34 IV. Die Blüte des mittelalterlichen Handels seit den Kreuzzügen

gefülde der Lombardei nach Norden führen, konnte die Lagunenstadt den Binnenländern Europas die Vorteile des Seeverkehrs vermitteln. Da sich sonst längs der einförmigen Küsten der Adriagasse keine für den Welthandel günstig gelegene Siedlung fand, mußte sich der gesamte Verkehr in Venedig konzentrieren, so daß nun die Stadt für fast ein Jahrtausend eine glanzvolle Stellung gewann. Sie betrieb nicht nur während des ganzen Mittelalters einen weitreichenden Handel, sondern spielte auch unter den politischen Mächten Europas eine tonangebende Rolle, so daß es bis in unsere Zeit hinein eine der einflußreichsten Kulturstätten des Mittelalters geblieben ist.

Da Venedig dem Namen nach zum oströmischen Kaiserreich gehörte, genossen seine Bürger in der Stadt am Goldenen Horn volles Untertanenrecht und haben auch die Beziehungen dorthin sorgfältig gepflegt. So übernahmen sie für Byzanz häufig Transportfahrten und brachten in den Kämpfen mit Langobarden, Arabern und Normannen vielfältige Unterstützung. Als dann im 12. Jahrhundert in der byzantinischen Marine ein deutlicher Niedergang sich bemerkbar machte, traten die Venezianer mit ihrer starken Flotte in die Lücke und stellten die griechische Überlegenheit zur See wieder her. Dafür wußten die Machthaber der Lagunenstadt, mit weitauschauendem Blick und zähem Willen nur auf die Stärkung ihrer Handelsherrschaft bedacht, immer neue Privilegien zu erlangen. So gewannen sie jetzt in allen Hafenplätzen der syrischen und kleinasiatischen Küsten das Recht eigener Niederlassungen und wurden zu immer schärferen Nebenbuhlern der byzantinischen Handelsherren.

Der vierte Kreuzzug untergrub dann vollends die Herrschaftsstellung der Metropole am Bosphorus und erhob Venedig zur tonangebenden Macht. Das griechische Kaisertum brach zusammen, und Venedig erhielt bei der Teilung so weite Landstrecken, daß sich der Doge stolz „Herr von einem Viertel und einem Achtel des ganzen Kaisertums Romanien“ nennen durfte. Freilich war man auch jetzt mehr darauf bedacht, sich die unbedingte Handelsvorherrschaft zu sichern. Als Kolonie behielten die Venezianer eigentlich nur Kreta, und auch der Wert dieser Insel lag mehr im Besiz eines Ruheplatzes und einer Zufluchtsstätte am Kreuzungspunkt der wichtigsten Schiffahrtslinien als in dem Anbau

von Baumwolle, Reis und Zuckerrohr. Außerdem nahm Venedig nur einzelne kleine, für den Handel wohlgelegene und leicht zu verteidigende Küstenpunkte in Besitz, wie Durazzo in Epirus, die zu mächtigen Burgen ausgebauten Seestädte Modon und Koron an der Südwestspitze Messeniens, Negroponte auf Euböa und Gallipoli, durch das es zur Vormacht der Dardanellen wurde. Die ganze Hauptmasse des gewonnenen Gebietes überließ die Stadt jedoch venezianischen Herren und Bürgern als Lehen, weil sie eine unmittelbare politische Herrschaft klugerweise nicht anstrebte. Jedenfalls aber hatten die Venezianer das mit zähem Willen verfolgte Hauptziel erreicht: die Warenströme, welche bisher in Konstantinopel ihr nächstes Sammelbecken gefunden hatten, wurden nun in weitem Bogen um die Kaiserstadt herum nach Venedig geführt. Durch eine geschickte Handelspolitik wußte man dann weiter jeglichen Verkehr an der Pomündung und auf der Adria zu monopolisieren. Der arabische Händler, welcher im Fondaco dei Turchi seine Wohnung nahm, hatte keine Möglichkeit, in das Innere des europäischen Kontinents zu gelangen, und ebenso war dem festländischen Kaufmann der Zutritt zu den Schiffen verboten. Die Stadt schob sich als eine unübersteigliche Schranke zwischen Land und Meer, und weil nun alle Waren, welche der Oszident mit dem Orient tauschte, zunächst durch Venedigs Hand gingen, strömten in der Lagunenstadt gewaltige Reichtümer zusammen.

So konnte es nicht ausbleiben, daß das Schwergewicht des wirtschaftlichen Lebens jener Tage sich nach Westen verschob. Nicht mehr am Bosphorus, sondern an der Adria hatte der Welthandel von nun an seinen Hauptsitz.

Mit einer mächtigen Flotte, zu welcher das kühne Seeräuber-volk an der zerrissenen Felsenküste Dalmatiens ein kerniges Geschlecht von Matrosen lieferte, wachte der Markuslöwe sorgsam über die Aufrechterhaltung seiner Handelsherrschaft in den östlichen Gewässern. Zu bestimmten Zeiten des Jahres liefen von Venedig ganze Karawanen von Staatschiffen aus, deren einzelne Räume an die Kaufleute zur Unterbringung ihrer Waren meistbietend versteigert wurden. In drei Hauptrichtungen bewegte sich der Verkehr; der eine Handelszug ging nach Ägypten: hier nahmen sie am Nil in Alexandrien und Kairo die Waren in Emp-

fang, welche die Araber übers Rote Meer dorthin schafften, und führten dem Lande die Erzeugnisse Nordeuropas zu, welche man notwendig brauchte, Holz und Metalle. Auch zur Küste Syriens zogen ihre Flotten, um die Pilger ins heilige Land zu bringen und Waren des Orients als Rückfracht an Bord zu nehmen. Von den uralten Stapelplätzen im fernen Osten gingen jetzt die Warenzüge entweder von Bagdad den Euphrat aufwärts und quer hinüber nach Antiochia, Beirut und Tripolis oder von dem Kreuzungspunkt der Landstraßen von Damastus nach den phönizischen Städten Tyrus und Sidon. Auch in dem Nordostflügel des Mittelmeers erschienen häufig die Schiffe Venedigs und knüpften trotz mancher blutiger Zusammenstöße mit Genua gewinnbringende Handelsbeziehungen an. In Tana in der Nähe der Donnmündung erwarben die Venezianer eine Niederlassung, wo sie russisches Pelzwerk und indische Waren eintauschten, vor allem aber die dortigen Sklavenmärkte in ihre Gewalt brachten.

Auch nach Westen hin dehnten die Venezianer allmählich ihren Einfluß aus; mit den Sarazenen Nordafrikas und Spaniens und mit den Südfranzosen standen sie in nahem Geschäftsverkehr, ja sie segelten durch die Säulen des Herkules nach England und in die Niederlande. Alljährlich ging eine große Venezianerflotte nach Norden an die Rheinmündung, um die Waren des Südens gegen die Erzeugnisse des Nordens einzutauschen.

Zu einer herrlichen Blüte hatte sich das ehemalige Fischerdorf emporgeschwungen! Im Jahre 1423 gab der Doge Thomas Mocenigo kurz vor seinem Tode den um ihn versammelten Ratsherren einen Bericht über den damaligen Stand des Handels und des Verkehrs der Republik. Danach schickte Venedig jährlich Waren im Werte von 10 Millionen Dukaten nach allen Gegenden der Welt. Der Handel nach der Lombardei in Tüchern, Zeugstoffen, Gewürzen und Sklaven brachte jährlich 2790 000 Dukaten in die Stadt. Aus Florenz kamen jährlich u. a. 16 000 Stücke verschiedenen Tuches, welche nach der Levante verfrachtet wurden. Die Seemacht der Republik gab Thomas Mocenigo auf 3300 Kaufahrer mit 25 000 Matrosen und 45 Galeeren mit 11 000 Mann Besatzung an.

Neben der Herrscherin der Adria entwickelte sich Genua durch seine für Seeschiffahrt und Verkehr ähnlich bevorzugte Lage am

innersten Scheitelpunkt eines tief einschneidenden Golfs zur zweitgrößten Handelsstadt des mittelalterlichen Italiens. Zwar vermochte der vielfach von Parteien zerrissene Staat trotz seiner verbissenen Kämpfe mit Venedig die so heiß ersehnte Suprematie in der Levante nicht zu erringen, und auch in die Herrschaft über das Tyrhenische Meer mußte es sich mit einer Reihe mächtiger Rivalen, z. B. den schiffahrtsfühnen Barcelonesen, teilen; immerhin gewann es doch mit den Fabrikaten seines Woll- und Seidengewerbes, sowie denen der Böttcherei und des Schiffbaues einen überwiegenden Einfluß nach Frankreich und Spanien hin. Auch erlangte es schließlich am Bosphorus und Schwarzen Meer das Übergewicht; die wichtige Mastixinsel Chios kam in seine Gewalt, und eine genuesische Familie wußte sich in den Besitz der reichen Alaungruben von Phocäa am nördlichen Eingang des Busens von Smyrna zu setzen und damit den Alaunhandel fast zwei Jahrhunderte lang zu monopolisieren.

Als dritte Handelsmetropole Italiens ragte Florenz hervor, wo die vornehme Zunft der Wollweber englisches und französisches Rohmaterial zu den auf allen europäischen Messen verhandelten florentinischen Tüchern verarbeitete. Ihr kaufmännisches Gepräge erhielt die Arnostadt jedoch durch den Geldhandel. Angehörige der Florentiner Wechslerzunft waren auf allen Märkten Europas vertreten; die Florentiner Bankhäuser der Bardi und Peruzzi vermittelten die Geldgeschäfte der Kurie sowie der französischen und englischen Könige, und die Errungenschaften des allmählich sich damals ausbildenden Welthandelsrechtes haben in Florenz zumeist ihre Urheimat. Auch das glänzende Fürstenhaus der Medici ist aus einer florentinischen Bankierfamilie erwachsen.

b) **Die Hanse.** Während Italien so einer neuen Handelsblüte entgegenging, entwickelte sich unabhängig von den Märkten des Mittelmeers im hohen Norden ein anderer geschlossener Verkehrskreis, in dessen Mittelpunkt die Städte der deutschen Ostseeküste standen.

Die Ostsee war ja früher keineswegs ein dem Weltverkehr entrücktes Binnengebiet; immerhin erhielten doch die Handelsverhältnisse hier im Laufe des 12. und 13. Jahrhunderts eine gänzlich veränderte Gestalt. Es begann jene größte Ruhmestat des deutschen Volkes im Mittelalter, die umfangreiche Germanisie-

zung, Christianisierung und Kultivierung der östlich von Saale und Elbe gelegenen Slawenländer unter Führung von Welfen, Askaniern, Wettinern und Piasten. Je mehr sich in jener Zeit das flache Land des Ostens mit den Pionierposten deutscher Kultur füllte und je mehr namentlich das Städtewesen bis weit über die Weichsel hinaus deutschen Charakter annahm, um so zahlreicher erschienen auch die Händler, um den Verkehr zwischen der Heimat und zwischen den deutschen Kreuzfahrern, Glaubensboten und Auswanderern in der Fremde zu vermitteln. Die Bezwingung der Ostseeslawen und die Besetzung der ihnen entrissenen Länder mit deutschen Bewohnern wurde die Grundlage für den überwiegenden Teil der späteren hansischen Entwicklung.

Durch die Gunst seiner Lage bildete sich Lübeck sehr bald zum eigentlichen Mittelpunkt dieses Verkehrs. Die vorzügliche geographische Lage an der schiffbaren Trave nahe der Mündung in einem gegen feindlichen Angriff wohlgesicherten Winkel der Ostsee eröffnete dem Handelsgeist der Bürger vielseitige Wege über die offene See hinaus. Landeinwärts führte die Holsteiner Straße zur Elbmündung und zur Nordsee hinüber, so daß viele Waren regelmäßig in Lübeck ausgeschifft und auf dem Abkürzungsweg über Land nach Hamburg befördert wurden, weil man so den weiten und nicht immer gefahrlosen Weg an der dänischen Küste vorbei durch den Sund ersparte. Von besonderer Bedeutung wurde dann für die Schöpfung Heinrichs des Löwen der ums Jahr 1400 angelegte Steinkanal. Er führte von der Trave zum Ufer der Elbe bei Lauenburg oberhalb Hamburgs und bildete gewissermaßen eine zweite zur Ostsee gehende Elbmündung. Auf diesem Wege gelangten über Lübeck zur Ostsee die von Magdeburg und Braunschweig herabkommenden Warenzüge des mittleren Elbgebiets, insbesondere die Vorräte an Getreide und Holz, sowie das Salz der Lüneburger Quellen. In immer stärkerem Strome ergoß sich der Handel an die nördlichen und östlichen Küsten des Baltischen Meeres, und so wurde bald auch nach Estland, Livland und Kurland hin ein regelmäßiger Seeverkehr angebahnt, besonders seit der Bischofsitz Riga der Sammelplatz für den im Schwertbrüderorden geeinigten kriegerischen Adel Norddeutschlands geworden war. Wagemutig fuhr dann der deutsche Kaufmann weiter die Newa entlang zum Ladogasee und

dann den Wolchow stromauf, wo sich nahe dem Ausfluß desselben aus dem Ilmensee Nowgorod zu einer mächtigen Republik und einem glänzenden Handelsplatz entwickelte: im Petershof tauschte der deutsche Kauffahrer die bekannten Naturprodukte des russischen Inlands gegen die Erzeugnisse der westeuropäischen Kultur ein. Aber man stieß auch hier auf den Handelsstrom, der vom Schwarzen Meere aufwärts gegen Norden Rußland durchzog, und so handelten die norddeutschen Kaufleute am Wolchow auch Orientwaren ein.

Als dritter Hauptknotenpunkt des Verkehrs kamen Gotland und seine Hauptstadt Wisby schon im Laufe des 12. Jahrhunderts zu herrschender Stellung im Ostseehandel, da die Insel gerade in der Mitte des damals dem Verkehr erschlossenen Teiles des Baltischen Meeres liegt und die hier dem Fremden verbürgte Sicherheit sowie die Befreiung des Hafens von allen Abgaben ein mächtiges Anziehungsmittel bot. Die gewaltigen Ruinen der Kirchen und Klöster, sowie die riesigen Stadtmauern mit ihren trotzigen Türmen zeigen heute deutlicher als die spärlich überlieferten Nachrichten der Geschichte, welches Reichthums sich die kleine Stadt im Mittelalter erfreute.

Außerdem erwuchs damals längs der ganzen pommerschen Küste mit ungewöhnlicher Schnelligkeit eine Reihe von Städten zu ansehnlichem Wohlstand, wie Wismar, Rostock, Stralsund und Greifswald. Ihr Aufschwung beruhte auf dem Handel mit dem „kleinen gesalznen Meerfisch“; alljährlich kam nämlich in riesigen Schwärmen der Hering durch den Sund, so daß die Ostsee geradezu der Fischbehälter für ganz Europa wurde.

Eine natürliche Folge der Rechtsverhältnisse jener Tage war es nun, daß die Kaufleute, welche sich im Ausland nur gar zu oft der Unbill der Herrscher und der Bewohner ausgesetzt sahen, sich zu gegenseitiger Unterstützung zusammenschlossen, um mit vereinten Kräften den rechtlichen Schutz zu gewinnen, welcher beim gänzlichen Mangel diplomatischer Verbindungen auf politischem Wege nicht erreicht werden konnte. Daher wurden häufig Handelsbündnisse geschlossen, und aus einem derselben ist dann jene große Kaufmannsgenossenschaft erwachsen, welche seit der Mitte des 14. Jahrhunderts unter dem Namen „Hanse der Deutschen“ eine Vorrangstellung in den nordeuropäischen Gewässern gewann.

Dank neuerer Untersuchungen<sup>40</sup> sind wir über das Wesen der Hanse ziemlich genau unterrichtet. Wir wissen, daß der Bund ein ziemlich loses und lockeres Gefüge bildete. Es gab z. B. für die Mitglieder der Vereinigung keine festen und klaren Verfassungsbestimmungen; infolgedessen schwankte auch die Zugehörigkeit der einzelnen Städte zum Bunde fortwährend, ja in ihrer Gesamtheit hat die Hanse kaum jemals einen gemeinsamen Krieg geführt. Trotzdem hat es ein Zusammentreffen verschiedener günstiger Umstände ermöglicht, daß der „gemeine deutsche Kaufmann“ sich unter Verdrängung aller Wettbewerber die gesamten nordischen Meere untertan machen konnte. So hat die unglückselige Zersplitterung unseres Vaterlandes für die norddeutschen Städte zunächst einen Vorteil gehabt, nämlich den, daß sie, ohne durch territoriale Forderungen in Anspruch genommen zu werden, ihre gesamte Kraft lediglich ihren wirtschaftlichen Interessen widmen konnten. Infolge davon gewannen die Kaufleute bald im Rate der Stadt die führende Stellung; sie hatten die Bedürfnisse und Leistungen des Auslandes auf eigenen Reisen erkundet, und durch regen Verkehr wurde diese Kenntnis unausgesetzt erweitert, so daß sich unter den Patriziern für die auswärtige Politik eine feste Überlieferung herausbildete, kraft deren man eine zielbewußte Förderung der Handelsinteressen im Auge behielt. Diese Politik mußte von um so größerem Erfolge begleitet sein, als in den nordischen Reichen kriegerische Verwicklungen und ständische Gegensätze an der Tagesordnung waren. Durch geschickte Benützung dieser auswärtigen Schwierigkeiten, durch gelegentliche Kriegshilfe, durch finanzielle Überlegenheit oder gewandte Diplomatie wußte man von den Herrschern Privilegien für seine merkantile Herrschaft zu erpressen. Dadurch gelangten die Städte in den fast ausschließlichen Besitz des Ostseehandels und brachten vor allem auch den einträglichen Fischfang bei Schonen, dem südlichsten Teil der Skandinavischen Halbinsel, in ihre Gewalt.

Unter Lübecks kluger Führung wußte die Hanse auch in der Nordsee das Übergewicht ihres Einflusses zu erreichen. Der Handel Norwegens geriet vollständig unter ihre Botmäßigkeit. Hanstische Koggen führten dem Lande, das selbst die gewöhnlichen Nahrungsmittel nur kümmerlich hervorbrachte, Hülsenfrüchte und Getreide, Bier und Wein, Südfrüchte, Gewürze und die übrigen

Erzeugnisse tropischer Gegenden zu. Gleichzeitig beuteten die deutschen Kaufherren den Reichtum Norwegens an Wald und Wild aus und bemächtigten sich vor allem des gesamten Stoddfischfanges an der Küste bis nach Hammerfest hinauf, dessen Ertrag im Mittelalter wegen der zahlreichen Fastentage von großer Bedeutung war.

Neben Drontheim erhoben die Hansen den trefflichen Hafen von Bergen, den natürlichen Mittelpunkt der skandinavischen Westküste, zu einem vielbesuchten Verkehrs- und Stapelplatz. Die alten Kirchen, die hohen Speicherbauten und die malerischen, wettergrauen Giebelhäuser mit ihren überhängenden Stodkwerken sind in Bergen an der „Tyskebrüggen“, ein Denkmal einstiger hanseherrlichkeit. Auch in England, wo Kölner Kaufleute schon sehr früh Handelsniederlassungen errichtet hatten, fand die Lübische Politik günstige Gelegenheit, sich in beharrlicher Verfolgung ihres großen Ziels wichtige Freiheiten und Rechte zu erwerben, so daß die Deutschen jahrhundertlang den Aus- und Einfuhrhandel monopolisierten und sowohl andere Fremde als auch die Engländer selbst davon ausschlossen. So erwuchs der Stahlhof in London, ein ausgedehnter Gebäudekomplex am Ufer der Themse, zu einem weiteren festen Stützpunkt der hanasischen Kaufmannschaft. England, der erste Industriestaat der Gegenwart, hat während des ganzen Mittelalters fast ausschließlich Rohprodukte erzeugt. Wolle, Zinn und Felle holten die hanseatischen Schiffe von den Britischen Inseln und versorgten diese wiederum mit deutschen oder niederländischen Tuch- und Metallwaren, mit Fischen und Pelzwerk, mit Holz, Salz und Wein.

Das wichtigste Glied in der großen Kette der Handelsbeziehungen der norddeutschen Städte bildete der Verkehr mit dem südwestlichen Teil der Niederlande. Hier in Flandern wurde schon im Anfang des 13. Jahrhunderts Brügge der Zielpunkt und entwickelte sich in schnellem Emporsteigen zum größten mittelalterlichen Markte Europas. Ursprünglich fuhr man auf dem Swin, einem sich tief ins Land erstreckenden Meerbusen, unmittelbar bis Brügge. Bald kam jedoch das gleichfalls am Swin gelegene Damme als Vorhafen von Brügge auf. Dieses blieb bis ins 13. Jahrhundert der wichtigste Anlegeplatz des Swin und wurde erst allmählich durch das benachbarte Sluis überflügelt,

mit dem sich Brügge durch einen Kanal verbunden hatte. Jedenfalls genoß Brügge alle Vorteile, die ein Meereshafen gewährt, zugleich mit der größeren Sicherheit leicht zu besetzender Landstädte. Zwar gewann hier der „gemeine Kaufmann deutscher Nation“ keine Vorzugsrechte, da die Grafen von Flandern niemandem irgendwelche Begünstigungen zugestanden, aber die außerordentliche gewerbliche Blüte der Niederlande, wo die englische Wolle die Grundlage für eine hochentwickelte Tuchindustrie abgab, übte doch eine gewaltige Anziehungskraft aus, so daß in dem Gewoge der Fremden in diesem Verkehrsplatz der Hansekaufherr die tonangebende Rolle spielte. Denn der Verkehr der Niederlande mit dem nördlichen Europa lag ausschließlich in den Händen der deutschen Hansestädte, ja der Warenaustausch auf der großen westöstlichen Linie von Flandern bis Rußland wird ausdrücklich als „der Brunnquell des hanseischen Reichtums“ bezeichnet.

Es war also eine beherrschende Stellung, welche sich der deutsche Kaufmann in den nordischen Meeren geschaffen hatte, und durch manche Gewalttat, wie sie der Roheit jener Zeit entsprach, hat er seine Handelsdespotie aufrechterhalten, bis diese durch einen Wandel der Zeitverhältnisse zusammenbrechen mußte.

c) Die ober- und mitteldeutschen Städte. Somit hatten sich im Norden und Süden von Europa zwei Zentralherde des völkernährenden Handels gebildet. Daß zwischen diesen beiden sich ziemlich geschlossen gegenüberstehenden Verkehrskreisen eine Annäherung stattfinden mußte, war um so natürlicher, je verschiedener die Handelsgegenstände in Nord- und Ostsee und im Mittelmeer waren. Der Schwerpunkt des Verkehrs wurde infolgedessen verlegt und neue Welthandelsstraßen taten sich auf. Für Deutschland wurde das von der segenbringendsten Bedeutung. Denn die neuen Wege von den italienischen Städten nach dem Norden führten in gerader Linie durch Deutschland hindurch. War unser Vaterland früher von den Straßen des alten Handelsvierecks völlig umzogen, so wurde es jetzt von den neuen Straßen durchquert, und die ganze Flut des Verkehrs ergoß sich nun über die bescheidenen Anfänge des deutschen Städtewesens, so daß die kleinen Märkte der oberrheinischen Bischofsstädte und die sonstigen Handelsplätze an der Donau und ihren Nebenflüssen mit überraschen-

der Geschwindigkeit aufstrebten. Freilich, eine durchgehende Handelsstraße, welche die beiden Verkehrszentren unmittelbar zusammenschloß, hat sich damals nicht gebildet, sondern die beiden Handelszonen erweiterten sich nur nach Norden und Süden nach Deutschland hinein um einen neuen Ring von Handelsplätzen, der sich konzentrisch um jene schloß. Vom Mittelmeer aus reichten nämlich die direkten Handelsstraßen nur bis zu den oberdeutschen Städten der bayerischen Hochfläche und vom Norden her bis Mitteldeutschland in der Breite einer Linie, welche von Köln über die alte Salzstadt Halle nach Frankfurt an der Oder läuft. Stieda<sup>33</sup> hat freilich nachgewiesen, daß die Hanse auch schon in älterer Zeit gelegentlich unmittelbare Verbindung mit Venedig unterhalten hat, aber im allgemeinen haben doch nord- und süddeutsche Städte in ihrer Glanzzeit kaum in die gegenseitige Interessensphäre hinübergegriffen; dagegen haben sie sich auf einer „zentraleuropäischen Vermittlungszone“ zum Austausch ihrer Erzeugnisse zusammengefunden: in den Städten der Champagne, wohin aus beiden Richtungen durch Rhone- und Rheintal bequeme Verbindungswege führten, entwickelten sich jährliche Messen, auf denen sich der nord- und südeuropäische Warenverkehr traf.

Unter den italienischen Städten hat vor allem Venedig Beziehungen nach dem Norden angeknüpft. Häufig zog man auf der „unteren Straße“ an der Piave entlang durch „das Catober“ (Cadore) zum Pustertal, dann über den Brenner nach Innsbruck und über Mittenwald ins obere Ischtal nach Augsburg; zu meist aber bevorzugten die Warenzüge der Kaufherren gegenüber der Brennerstraße den Weg durch „das Salzion“: die Waren gingen auf der „oberen Straße“ über Bozen und Meran westlich weiter das Dintschgau hinauf, überstiegen die Reschen-Scheideck und überwandten im Fernpaß über Naffereit und Lermoos die Nordtiroler Kalkalpen, so daß sie durch die Ehrenberger Klause über Füssen das Ischtal gewannen. Bei Landed zweigte sich dann eine andere Straße ab, welche westwärts über den Arlberg nach Feldkirch führte, so daß Venedig mit Donau und Rhein in Verbindung stand. Auch die Genuesen suchten mit den Oberdeutschen Beziehungen anzuknüpfen und bahnten den Handel auf einer Straße an, welche über Chur in die Rheingegend lief. Von den übrigen Alpenpässen wurden besonders noch der

Splügen, der Simplon und der Große St. Bernhard benutzt, während der zentral gelegene St. Gotthardpaß erst in späterer Zeit begangen wurde, nachdem man das wilde Tal der Reuß in der Schöllenen wegsam gemacht und durch Schutzbauten die Lawinengefahr beseitigt hatte. Ein buntes Leben bewegte sich damals auf diesen Verkehrswegen. Schwerbeladen schwankten die ungefügen, planüberzogenen Frachtwagen die steilen Straßen hinan; da stampften die Karrensäule das Pflaster, da knallten die Peitschen der Fuhrleute. Aber auch eisengerüstete Reifige begleiteten die Handelskarawanen, um die Kaufherren mit den kostbaren Waren des Orients gegen die Raubgier wegelagernder Ritter vom Stegreif zu schützen. Eine Reihe von Städten am Südbhang des Gebirges wurden die Ruhebeden an diesen Verkehrsstraßen und gelangten dadurch zu Blüte und Reichtum. In Mailand, Brigen, Bozen, Meran, Trient und Verona sicherte allein schon der Warentransport den Bewohnern ununterbrochene und lohnende Beschäftigung.

Den Hauptgewinn an dem Verkehr über den „lombardischen Birg“ hat freilich Venedig davongetragen, zumal die Oberdeutschen wegen der kürzeren und bequemeren Reise gegenüber Genua die Lagunenstadt bevorzugten. Die kraftvolle Handelspolitik der venezianischen Aristokratie ließ ein Ausbeutungssystem, wie es die Hanse im Norden übte, nicht zu. Es waren im Gegenteil dem deutschen Kaufmann in Venedig recht enge Grenzen bei seinen Handelsgeschäften gezogen. Sobald ihn eine venezianische Gondel vom Festland nach der Lagunenstadt übergesetzt hatte, war er auf Schritt und Tritt von Staatspionen umgeben, welche alle seine Handlungen verfolgten, um jeden Eigenhandel unmöglich zu machen nach dem leitenden Grundgedanken der Regierung, daß der gesamte Warenverkehr zwischen Abend- und Morgenland in Venedigs Hand monopolisiert bleibe. Deshalb war der deutsche Kaufmann an mancherlei lästige Vorschriften gebunden. An der vielbesungenen Rialtostraße erhob sich der Fondaco dei Tedeschi: in den unteren Räumen des stattlichen Gebäudes mußte er gegen Abgaben und Gebühren seine Waren ausstellen, in den oberen Zimmern seine Wohnung nehmen. Mit keinem Fremden durfte er in unmittelbare Geschäftsverbindung treten, sondern er mußte sich bei Kauf wie Verkauf stets der Vermittlung eines staatlich angestellten „Unterkäufels“ oder Sensals bedienen.

Trotz dieser Beschränkungen übte Venedig aber doch eine magnetische Anziehungskraft auf die oberdeutschen Kaufleute aus. Einerseits war die Metropole ja jetzt zum Hauptstapelplatz der orientalischen Produkte geworden, und zum anderen stellten die eigenen Erzeugnisse des venetianischen Gewerbefleißes vielbegehrte Tauschobjekte dar. Die Waffenfabrikation lieferte Panzer, Kürasse und Sturmhauben, die Textilindustrie fertigte feinere Zeuge aus Seide und Baumwolle; die Samte, Taft, Schleier, Goldbrokate und Kamelott, und auch die kunstvollen Glaswaren, die Schmucksachen, sowie die Produkte der chemischen Industrie füllten die Lager Räume und Magazine. Dadurch wurde Venedig die „hohe Schule für die deutsche Kaufmannschaft“. Schon 1308 gingen ihre Söhne dorthin, um „die Grammatik, das Rechnen und die Handlung“ zu erlernen, und so wurde die Weltstadt nicht nur für den Handel, sondern auch für die gesamte Kulturentwicklung Deutschlands zu einer Quelle reicher Anregung. Welche Gewinne bei diesem Handelsverkehr erzielt worden sind, läßt sich bei der bekannten Unzuverlässigkeit des mittelalterlichen Zahlenmaterials kaum mehr feststellen; immerhin geben uns doch die von Simonsfeld<sup>32</sup> zusammengestellten Urkunden gelegentlich einen Einblick in den Umfang der im deutschen Kaufhaus abgeschlossenen Geschäfte. So hören wir, daß 1358 ein Venezianer 45 000 Stück Leinwand im Sondaco kauft, daß 1495 die venezianische Regierung von zwei deutschen Kaufleuten 80 000 Pfund Kupfer zur Anfertigung von Kanonen einhandelt und daß 1472 der Venezianer Paolo Morosini den jährlichen Umsatz der deutschen Kaufleute in Venedig auf eine Million Dukaten schätzte.

Die oberdeutschen Städte, über die sich nun dank der Verschiebung der Handelswege Reichtum und Wohlstand ergoß, deren eigener Gewerbefleiß aber auch durch die Erweiterung des Absatzgebietes neu belebt wurde, sehen wir in drei horizontalen Linien geordnet: die Alpenstädte, die Donaustädte und die Mainstädte.

Unter den ersteren kam Innsbruck zur Bedeutung, da es durch ein Stapelprivileg vom Jahre 1239 einen guten Teil der Warentransporte innerhalb seiner Mauern festzuhalten wußte. Größeren Aufschwung noch erlangten Luzern, Zürich und Basel; sie wurden die Ruhepunkte nach gefährvollem Alpenübergang und nützten zugleich den Marktvorteil aus, wie er sich durch den

46 IV. Die Blüte des mittelalterlichen Handels seit den Kreuzzügen natürlichen Erzeugungsgegensatz zwischen Gebirge und Ebene ergab. Zu besonders glänzender Blüte gelangten dann die Orte am breiten Becken des Bodensees. Seine reichen, fruchtbaren Ufer und sein weiter, durch umrahmende Gebirge windgeschützter Spiegel machten hier schon früh Schiffahrt und Handelsbewegungen möglich, so daß sich eine für sich abgeschlossene und selbständige Städtegruppe herausbildete. An der Verbindungsstelle des oberen und unteren Sees, wo sich die Durchfuhr vereinigte, gewann Konstanz die maßgebende Führerrolle. Der schwerfällige Bau des alten Kaufhauses am Hafen der Stadt bezeugt noch heute die ehemalige Handelsbedeutung des Ortes. Denn für den internationalen Verkehr jener Tage war der Bodensee recht vorteilhaft gelegen. Er bildete ein Ruhebecken für den großen Handelsstrom, der sich aus der Levante über Venedig und Landed ins Rheingebiet bewegte, wie für die italienischen Straßenzüge, die sich von Mailand und Genua über Chur nach Deutschland erstreckten. Dazu verband die westlich geneigte Straße den Bodensee über Schaffhausen und Basel auch mit Frankreich. Die eigene Gewerbetätigkeit der Bodenseestädte fügte dem Speditionshandel der Bewohner den Aktivhandel hinzu. Die auf der Grundlage des ausgebreiteten Flachs- und Hanfbaues erwachsene Leinwandweberei entfaltete sich gerade in der Bodenseegegend in überraschendem Umfang. Als dann ums Jahr 1300 die Wollgewebe als Lieblingskleidung der Vornehmen auftraten und mancherlei Auswüchse der Modetorheit Platz griffen, wurde auch die Tuch- und Wollweberei handwerksmäßig in den Städten betrieben. Mit diesen Produkten haben sie unter Führung von Konstanz ansehnlichen Handel getrieben. Sie unterhielten besonders in Genua Stapelplätze und sandten von hier aus ihre Leinwand ins Rhonetal, nach Barcelona, über Straßburg den Rhein hinab nach Lothringen wie nach Brügge, und über die Rauhe Alp nach Württemberg und Franken.

Die zweite Staffel der deutschen Handelsstädte zog sich an der Donau entlang. Beim Beginn des Zeitalters der Kreuzzüge hatte der Donauhandel zunächst eine Steigerung erfahren, da man häufig auf dem Landweg am Strome entlang über Konstantinopel nach Palästina zog. Seit aber die Königin am Goldenen Horn durch die Lagunenstadt entthront worden war, ließ der Ver-

tehr auf dieser westöstlich gerichteten Bahn ganz bedenklich nach, so daß manche jener Städte, welche lediglich dem Durchgangshandel auf der Donau ihr Emporkommen verdankten, wie Donauwörth, Ingolstadt, Passau, Linz und Ofen, durch das allmähliche Absterben dieses Verkehrsweges einen tödlichen Schlag erhielten. Nur den Bürgern von Wien gelang es, ihre Vaterstadt in ihrer alten Bedeutung als großartigen Verkehrsplatz zu erhalten. Schon durch den Warenvertrieb nach Ungarn wahrten sie sich ein ansehnliches Absatzgebiet; wichtiger noch war, daß sich ihnen ein weiteres Hinterland mit selbständiger und lebhafter Betriebsamkeit erschloß. Siebenbürgen füllte sich damals mit deutschen Einwanderern, welche aus ihrer rheinischen Heimat gewerbliche Bildung und niederdeutsche Willensfähigkeit in die erzureichen Berge des östlichen Ungarn verpflanzten. Durch einsichtige Könige begünstigt, blühten in Hermannstadt, Kronstadt, Schäßburg und Bis triß deutsche Ansiedlungen empor; neben Viehzucht, Berg- und Landbau entwickelten sich Gewerbe in Holz, Leder und Wachs, vor allem auch die Gold- und Erzschniedekunst, und durch das Flußsystem von Alt und Marosch mit der Donau verbunden, traten die Siebenbürger „Sachsen“ mit Wien auf der alten natürlichen Verkehrsstraße in die engste Beziehung.

Bei der Anziehungskraft, welche Venedig ausübte, lag es nahe, daß die Wiener auch nach Süden hin Verbindungen anzuspinnen suchten. In der That ermöglichte es die geographische Lage, daß man die zunehmende Nachfrage nach italienischen und levantischen Waren auf einem unmittelbaren Wege von der Adria zur mittleren Donau befriedigte. Denn eine bequeme Verkehrsstraße über den Semmering erleichterte den Kaufherren den Transport ihrer Waren über die Alpen, so daß Wien jetzt immer mehr der Umschlagsplatz zwischen dem Mittelmeer und den Ländern der unteren Donau wurde.

Auch Regensburg, das bisher das natürliche Haupt des Donauhandels gewesen war, versuchte den durch das Absterben dieses Weges verursachten Ausfall durch eine vermehrte Tätigkeit im Handel mit Italien zu ersetzen. Aber obwohl die Bürger des bayerischen Bischofsstuhles unermüdlich tätig blieben, wurden sie doch mehr und mehr durch die jüngeren, aber durch die neuen Handelswege besser begünstigten Städte überflügelt. Namentlich

Ulm und die Lechstadt Augsburg warfen ihr Handelsnetz immer weiter aus und beeinträchtigten den Regensburger Handel in fühlbarer Weise. Denn der Durchgangsverkehr aus Italien bewegte sich hauptsächlich in der Richtung nach dem kulturell fortgeschritteneren Nordwesten; er zielte nach dem Mittelrhein und nach Flandern hin; Regensburg wurde infolgedessen überhaupt nicht berührt, während der Strom der Handelskarawanen sich von den Alpenpässen her über die alte Römerstadt am Lech ergoß. Zur Gunst der Verkehrslage gesellte sich in Augsburg wie in den Bodenseestädten der rege Gewerbefleiß der Bürger. Die Lein- und Tuchstofferzeugung nahm einen nach mittelalterlichen Begriffen gewaltigen Umfang an. Als dann zu Ende des 14. Jahrhunderts von den Mittelmeerhäfen her die Baumwolle eingeführt wurde, stand auch bald die Barchentweberei in voller Blüte. Die Weber waren daher in Augsburg die reichste und einflußreichste Zunft: das große internationale Kaufherrenhaus der Fugger ist ja aus dem Augsburger Weberstande hervorgegangen. Auch die Metallindustrie faßte in der schwäbischen Metropole Fuß, so daß die kunstvoll aus Bronze gegossenen Türen den Namen der Augsburger in die weite Welt trugen. So entwickelte sich die Lechstadt damals durch den italienisch-deutschen Handel und seine Früchte zu jenem Hauptsitz der Plutokratie, als welcher es uns im 15. und 16. Jahrhundert entgegentritt.

An der dritten Linie, am Main mit seinem Nebenflußgebiet, lagen Bayreuth, Bamberg und Würzburg, welche der Schifffahrt auf dem Strome mit dem fränkischen Wein und mit dem Holz der waldreichen Ufer Nahrung gaben. Als Stapelplatz des Mainverkehrs gelangte freilich Frankfurt zu größerer Bedeutung, zumal es noch durch seine günstige Lage am Schnittpunkt mehrerer Land- und Wasserstraßen bevorzugt war. Allerdings konnte es sich in der älteren Zeit längst nicht mit dem an der Pegnitz aufblühenden Nürnberg messen, welches damals den ihm durch die Natur vorgezeichneten Beruf antrat, die von den Alpenstraßen her bei Augsburg zusammenlaufenden Warenzüge zum Maingebiet und nach Thüringen hin weiterzubefördern. Dazu erwuchs Nürnberg zur weitaus bedeutendsten Industriestadt unseres alten Reichs. Da der Ort „keinen Weinbau und schiffbares Wasser hat, auch auf rauhem, unfruchtbarem Boden gelegen ist“, wur-

den die Bürger zum Gewerbesleiß gedrängt. Nicht nur die Spielwarenfabrikation blühte, sondern jegliches Handwerk wuchs sich zum Kunstgewerbe aus. Was die Goldschmiedekunst, die Waffenfabrikation, die Eisenindustrie, die Holz-, Horn- und Elfenbeinschnitzerei sowie die Gerberei in wahrhaft künstlerischer Vollendung leistete, zeigt noch heute das Germanische Museum in reichen Schätzen. Von Nürnberg aus wie vom Main her liefen die Warenzüge dann weiter nach Erfurt, dem damaligen Zentralplatz in Thüringen.

Neben diesen drei west-östlich gelagerten Staffeln deutscher Handelsstädte kommt noch eine vierte Reihe von Verkehrsplätzen für den damaligen Welthandel in Betracht, welche sich in nord-südlicher Richtung aneinanderschlossen.

Der Handel auf dem Rheinstrom hatte sich von Jahrzehnt zu Jahrzehnt immer umfangreicher ausgebildet und gewann vollends nun durch die Verschiebung des Handelsschwerpunktes von Konstantinopel nach Genua und Venedig neue Belebung. Nicht nur die Warenzüge, welche aus der Lombardei über die Alpenpässe bei Basel zusammenliefen, gingen nun von hier aus auf dem Wasserwege den Rhein stromab, sondern auch ein wichtiger Zweig des Welthandels drang von Genua auf der Rhone über Avignon an Genf vorüber durch die Pässe des Jura nach Basel vor und setzte sich nun auf dem Rheine fort. Der Hauptverkehr dieser westlichen Gegenden ging also überwiegend rheinabwärts und diente dem mittelmeerisch-deutschen Spezerei- und Seidenhandel. Je weiter der Handelsstrom aber zu Tal zog und je mehr dieser selbst durch die Aufnahme schiffbarer Nebenflüsse sein Gebiet erweiterte, um so lebhafter wurde auch der Verkehr durch die eigenen Erzeugnisse des Rheingebietes. Namentlich das Elsaß nahm durch große landwirtschaftliche und industrielle Fortschritte einen glänzenden Aufschwung. Zwar lag der Schwerpunkt des elsässischen Reichtums im Handel mit Holz, Wein und Getreide; aber Straßburg, das als der natürliche Zentralplatz der oberrheinischen Tiefebene mächtig hervortrat, hat auch durch umfangreichen Vertrieb von Erzeugnissen elsässischer Textilindustrie hervorragende Bedeutung erlangt. Die alten Bischofsstädte Worms und Speyer, sowie das „goldene Mainz“, wahrten ihre einflußreiche Stellung im Rheinverkehr dank ihres Stapelprivilegs, welches jeden vorüber-

fahrenden Kaufmann zwang, seine Waren während dreier Tage im städtischen Kaufhaus auszustellen, ehe sie weiterbefördert werden durften. Am unteren Rheine sog das „heilige Köln“, neben Lübeck damals die größte und mächtigste Stadt Deutschlands, den gesamten Handelsverkehr auf; vermittels eines umfassenden und unnachlässiglich ausgeübten Stapelrechts riß es die Vorherrschaft über den Niederrhein und den gesamten Handel mit den Niederlanden und England an sich, erstreckte anderseits aber auch seine Handelskreise die Donau abwärts bis nach Wien und den Rhein stromauf durch die Alpen nach Italien. Der ausgedehnte Kölner Handel hat auch die Gewerbe mächtig gehoben; zur Kölner Gewandschneider- und Tuchgroßhändlerzunft gehörten die reichsten und vornehmsten Geschlechter. Kölner Großkaufleute beherrschten mit ihrem Kapital die im 14. Jahrhundert aufblühende Eisenindustrie des Siegerlandes und der Grafschaft Mark, so daß die Stadt auch Sammelort wurde für die Erzeugnisse des rheinisch-westfälischen Gewerbes, insbesondere für die weltberühmten Waffen, welche unter der Hand kunstverständiger Schwertfeger in Solingen gefertigt wurden. Dazu war Köln die erste Stadt Deutschlands im Seidengewerbe und gehörte auch zu den bedeutendsten Sitzen der mittelalterlichen Goldschmiedekunst.

Wenn auch die hansischen Seestädte, vor allem Lübeck, die Machtstellung Kölns in der Folgezeit etwas schmälerten, so hat es sich doch stets seinen Ruhm als Haupt der Rheinstädte und Mittelpunkt des Rheinhandels bewahrt.

Die Verlegung des Handelschwergewichts von Konstantinopel nach Italien ist also für Deutschland von unabsehbarer Bedeutung geworden. Nicht nur Wohlstand und Reichtum ergoß sich über die deutschen Städte, sondern auch das Gewerbsleben fand neue Anregung, und dadurch wiederum wurde eine Kulturblüte gezeitigt, welche uns in den ehrwürdigen Bauten an der Donau und am Rhein, an der Pegnitz und am Lech noch heute sinnfällig entgegentritt.

Trotz der mannigfachen Berührungen zwischen Deutschland und Italien übernahm aber doch die eigentliche Vermittlung des nord- und südeuropäischen Warenaustausches ein anderes Gebiet.

d) Die Champagnemessen. In einer Zeit, wo die größte Gefahr und die größte Arbeitsleistung beim Handel in der Beförde-

rung der Waren von einem Stapelplatz zum andern lag, war es eine außerordentliche Erleichterung für den Kaufmann, wenn sich an einem bestimmten Ort zu einer bestimmten Zeit möglichst viel Waren und Händler zusammenfanden. In der That wuchs ein solches Stelldichein abendländischer Kaufleute und im Abendland gebrauchter Waren langsam empor in den Märkten der Champagne, die nun die Vermittlung zwischen dem Norden und Süden übernahmen: sie wurden zum eigentlichen Konzentrationspunkt des damaligen Handels. Schon die geographische Lage ließ die Champagne für diese Rolle geeignet erscheinen. Denn der Weg von Italien nach England durchschneidet die Landschaft, und auch auf der Rhonestraße konnte der Händler vom Mittelmeere leicht hierher gelangen. Auch politisch war die Champagne sehr bevorzugt. Sie stand unter der Verwaltung eigener Grafen, welche eine fast neutrale Stellung zwischen Frankreich und Deutschland behaupteten, so daß das Land auch nicht in die Kämpfe der Nachbarstaaten verwickelt wurde. Die weise Politik der Grafen, welche dem fremden Kaufmanne weitgehenden Schutz gegen Rechtsverletzungen in Aussicht stellte, trug dann vollends zum Aufblühen der Champagnemessen bei. Vier Orte sind als Hauptvertreter dieser im Mittelalter vielgenannten Märkte anzusehen: Troyes an der oberen Seine und Bar an der Aube waren die östlichen Plätze; die westlichen waren Provins südlich der Seine, und das bis dicht an Paris herangeschobene Lagny sur Marne. Auf diese vier Orte verteilten sich sechs Messen von etwa je sechs wöchentlicher Zeitdauer in der Art, daß sie sich einander ablösten und fast das ganze Jahr umfaßten. So wurde die Champagne der Schauplatz eines kaum unterbrochenen Marktlebens, und dadurch wurde sie die internationale Stätte für die Regelung des Welthandels. Der dadurch entstehende Verkehr ließ die Champagnemessen gleichzeitig auch zum Mittelpunkt des Geldhandels, zur Börse des 13. Jahrhunderts werden, wo der größte Teil Europas seine Finanzangelegenheiten mittels Wechsels in Ordnung brachte.

Freilich gerieten die internationalen Märkte der Champagne schon um die Mitte des 14. Jahrhunderts in einen Verfall, von dem sie sich nie wieder erholten. Die einst neutrale Grafschaft wurde damals eine Grenzprovinz der sich zum Nationalstaat entwickelnden französischen Monarchie und wurde damit in die schwe-

ren dynastischen Kämpfe hineingezogen, welche auf lange Zeit den Verkehr unterbrachen. Auch die fiskalischen Bedrückungen der französischen Könige vertrieben wiederholt die Lombarden und andere Geldverleiher und taten dadurch den Messen Abbruch. Vor allem wurden die Champagnemärkte von dem Zeitpunkt an durch die flandrischen Städte verdunkelt, wo die italienischen Galeeren die Waren der Levante auf dem Seewege nach den Gestaden der Nordsee zu führen begannen. Die Schwierigkeiten des Transportes auf den schlechten Landwegen, die Gefahren für Leben und Ladung von seiten wegelagernder Raubritter, die zahllosen hohen Zölle auf Straßen und Brücken und der lästige Stapelzwang in privilegierten Städten legten den Wunsch nahe, den Bahnen der alten Phönizier zu folgen. Die erfahrenen Seeleute von Genua und Venedig wagten nun zu Anfang des 14. Jahrhunderts durch die Säulen des Herkules vorzudringen und mit ihren Galeeren den Stürmen des Ozeans Trotz zu bieten. An der Westküste Europas sich entlangtastend, gelangten sie zu den Hafenstädten von Brügge, und nun wurde ein regelmäßiger Schiffsdienst zwischen Italien und Flandern eingerichtet. Damit begannen die Champagnemessen vollends zu veröden, und Brügges Stern erstahlte im höchsten Glanze. War die Stadt am Swin schon durch den nordischen Handel ein ansehnlicher Verkehrsplatz, so wurde sie jetzt der Venedig an Bedeutung fast gleichkommende Mittelpunkt des internationalen Verkehrs, wo die Rohprodukte des Nordens gegen die Levantewaren und gegen die Kunsterzeugnisse Deutschlands und der romanischen Welt in Tausch gegeben wurden. Im Anfang des 14. Jahrhunderts, wo die Schiffe aller Nationen im Hafen vor Anker gingen, erreichte die Stadt ihre höchste Blüte.

Wir können somit im Mittelalter drei große Handelsgebiete unterscheiden: den Indisch-Arabischen Ozean, das Mittelmeer und die Nord- und Ostsee. In der gesamten Ausdehnung dieses indisch-nordischen Handels treten drei Hauptgruppen hervor: Alexandrien mit den syrischen und kleinasiatischen Häfen bildet das erste Glied; als zweites schließen sich die italienischen Städterepubliken an, und als drittes kommen die nordischen Städte mit Brügge und Lübeck als Vororte in Betracht. Zu Wasser und zu Lande findet hier ein ununterbrochener Kreislauf des Verkehrs statt, so daß

die drei großen Handelsgebiete des Mittelalters wie durch eine Kette zusammengeschmiedet erscheinen.

e) **Umfang des mittelalterlichen Handels.** Über den Geschäftsumfang des mittelalterlichen Handels haben uns Sombart<sup>29</sup> und Aloys Schulte<sup>28</sup> durch quellenmäßig verbürgte Ziffern Aufschluß gegeben. Wir wissen jetzt, daß, wenn wir von der Großartigkeit des Handelsverkehrs im Mittelalter sprechen, wir mit den mittelalterlichen Verhältnissen rechnen müssen und den Verkehr jener Zeiten auch nicht im entferntesten mit dem Handel des 20. Jahrhunderts vergleichen dürfen. Wir besitzen allerdings Zahlenangaben über das Gewerbs- und Verkehrsleben früherer Tage, daß man danach ganz fabelhafte Größenvorstellungen des mittelalterlichen Handels entwickelt hat; aber diese Ziffern sind inzwischen als willkürliche Annahmen phantasieroller Berichterstat-ter abgetan worden. Die Einführung der Kohle als Transportkraft hat eine so riesenhafte Steigerung des Land- und Seeverkehrs herbeigeführt, daß ein Vergleich zwischen mittelalterlichem und modernem Handel schlechterdings unmöglich ist. Schulte hat den durchschnittlichen Geschäftsverkehr über den St. Gotthard nach einwandfreien Zahlenangaben berechnen können und hat festgestellt, daß die ganze Summe des mittelalterlichen Jahresverkehrs dieses Passes heute auf zwei Güterzügen befördert werden könnte.

Auch die Winzigkeit der Schiffe jener Tage ermöglicht uns einen Rückschluß auf den beschränkten Umfang des damaligen Handelsverkehrs. Während heute die Rheinkähne etwa 1200 Tonnen laden, besaßen selbst die größten Kauffahrteischiffe der Hanse in ihrer Blütezeit nicht mehr als 4—500 Tonnen Tragfähigkeit; der Laderaum der „Bismarck“, der letzten Leistung des deutschen Schiffbaus im Weltkrieg, entsprach etwa dem der gesamten holländischen Flotte am Ende des 15. Jahrhunderts!

Auch das Kapitalvermögen der einzelnen Kaufleute ist, wie Schulte und Sombart durch ein umfangreiches Quellenmaterial belegt haben, keineswegs so großartig gewesen, wie es die landläufige Auffassung darzustellen beliebt. Im Jahre 1391 wurde z. B. der Wert einer von Rittern geplünderten Karawane Baseler Kaufleute, die nach Frankfurt zogen, auf 9544 fl. geschätzt. Daran aber nahmen nicht weniger als 61 Kaufleute teil, deren jeder also

54 IV. Die Blüte des mittelalterlichen Handels seit den Kreuzzügen mit einem Warenwerte von durchschnittlich 150 fl. die beschwerliche Reise angetreten hatte.

Allerdings überraschen nun die gewaltigen Preisausschläge, von denen wir im mittelalterlichen Warenhandel hören und die auf außerordentlichen Gewinn schließen lassen.

Im 13. Jahrhundert kosteten 100kg Pfeffer in Marseille 481 Mk.; bis zur Lombardei stieg der Preis auf 512 Mk.; in der Champagne auf 620 Mk. und in England bis auf 683 und 796 Mk. 20 Stück Tuch, welche in Kadiz für 256 fl. gekauft waren, wurden in Florenz für 395 fl. wiederverkauft. Feine Mützen, welche im 14. Jahrhundert ein Haupthandelsgegenstand des flandrisch-florentinischen Handels waren, kosteten beim Einkauf im Duzend  $1\frac{1}{2}$  fl., der Verkaufspreis dagegen betrug 15 fl. Ein Aufschlag von 25 % im Durchschnitt auf den Einkaufspreis war beim Verkauf das Gewöhnliche. Man sollte also meinen, daß die Handelsgeschäfte unter diesen Umständen außerordentlich gewinnbringend gewesen sein müßten.

Demgegenüber aber darf man nicht die unberechenbaren Gefahren und Schwierigkeiten, die Höhe der Spesen, übersehen. Wie oft mag der gesamte Handelsgewinn oder gar die Warensendung selbst den Straßen- oder Seeräubern aller Art zum Opfer gefallen sein! Dazu kam die Verteuerung der Waren durch die unzähligen Zollabgaben. Von Mainz bis Köln auf eine Stromlänge von 42 Stunden waren z. B. 13 Mautstätten zu passieren, und trotz aller Klagen der Kaufleute war es dem Kaiser nicht möglich, gerade diese große deutsche Wasserstraße zu befreien. Denn nicht nur die Kurfürsten, sondern auch die einzelnen Grundherren am Ufer des Stromes betrachteten die Rheinzölle als einträgliche Geldquelle. Durch die Belastung mit Flußzöllen wurden die Händler vielfach auf die Landwege gedrängt; aber auch hier erhob sich bald an Gebirgspässen und Brücken eine Raubburg nach der andern, und dazu befanden sich die Landstraßen in so unglaublicher Verfassung, daß der Transport höchst schwierig und kostspielig war. Nur wenn ganz außerordentliche Zuschläge auf den Herstellungspreis der Waren erhoben wurden, konnte man die Transportkosten decken. Für 11 Ballen englische Wolle, die in Calais für 612 fl. eingekauft worden war, ergab sich bis Mailand ein Spesenbetrag von 348 fl. In Kadiz wurden 20 Stück

Tuche um 256 fl. gekauft. Die Spefen bis Florenz erhöhten diese Summe auf 351 fl., verteuerten die Ware also um 37 %.

Da ist es weiter kein Wunder, wenn selbst große Geschäfte eine geradezu erstaunlich niedrige Profitrate aufweisen. Die Gewinnziffern von drei berühmten italienischen Häusern sind uns erhalten. Die Profite der Peruzzi betragen 1308—1324 im Durchschnitt der Jahre 16 %; diejenigen der Bardi 1310—1330 = 20 % im Durchschnitt, diejenigen der Strozzi 1318—1339 = 13<sup>1</sup>/<sub>2</sub> %!

Aus alledem geht deutlich hervor, daß sich der Handel im Mittelalter nur in engem Rahmen abgespielt hat und fast das Gepräge handwerksmäßiger Beschäftigung trug. Einen modernen Großkaufmann in die mittelalterliche Stadt zu übertragen, wäre ein Ding der Unmöglichkeit.

## V. Das Entdeckungszeitalter und das Aufkommen von See- und Handelsstaaten.

Um die Wende des 15. Jahrhunderts bahnte sich ein außerordentlich bedeutungsvoller Umschwung an. Damals, als man die geistigen Bande der alten Kirche zerbrach, sprengte man auch die Fesseln des Raumes und versuchte den Erdball zu umspannen. Die Auffindung eines Seewegs nach Indien und die Entdeckung Amerikas bildeten den Ausgangspunkt einer ungeheueren Umwälzung des gesamten Wirtschaftslebens Europas. Als das Kennzeichen der neuen Periode springt besonders die Tatsache ins Auge, daß nun nicht mehr der lokalbeschränkte Handel am Mittelmeer und an der Ostsee, sondern der internationale Seehandel die Hauptrolle im Weltverkehr spielte.

a) **Portugal.** Die Portugiesen waren die ersten, welche den Blick auf die Weite des Meeres hinauslenkten. Mannigfache Ursachen wirkten zusammen, um gerade diesem kleinen Volke zunächst die koloniale Handelshegemonie zu verleihen. Portugal hängt nur scheinbar mit dem Hinterland der kastilischen Hochflächen zusammen, da der Oberlauf der Pyrenäenhalbinsel-Flüsse wegen der Trockenheit im Hochsommer und wegen der Felsenriffe im Strombett unbefahrbar ist. Die Schiffbarkeit des Unterlaufs der Ströme dagegen in Verbindung mit den großen Häfen der Küste mußte die westlichen Terrassenlandschaften zusammenschließen, so daß Portugal einen Küstenstaat mit selbständigen Litoral-

interessen darstellt. Herz und Sinn der Nation wurden daher mit Naturnotwendigkeit aufs Meer hinausgelockt, und die ausgezeichnete Handelslage am Scheitel unseres Erdteils nach den neuentdeckten Ländern zu mußte späterhin die naturgegebene Hinfuhr auf Seeschiffahrt und Seehandel noch verstärken. Auch der Volkscharakter der Portugiesen, wie er sich in stetem Kampfe gegen den Halbmond gebildet hatte, trug dazu bei, um die kleine Nation zu Bahnbrechern des modernen Weltverkehrs zu entwickeln: die Glut der religiösen Begeisterung, welche in den Entdeckungsfahrten zugleich eine Befehdung der Ungläubigen sah, die feurige Unternehmungslust und der Heldenmut sind besonders wohlthuend berührende Züge der portugiesischen Handelsgeschichte. Dazu kam vor allem, daß sich der rechte Mann fand, welcher dem dunklen Drang seiner Landsleute die Wege wies, der Infant Don Henrique zur Zeit des Königs Alfons V. Leidenschaftliche Vorliebe für die Schifffahrt, Glaubenseifer und die Sucht nach abenteuerlichen Unternehmungen finden sich in diesem Sprossen aus königlichem Geblüt besonders deutlich ausgeprägt. In der Überzeugung, daß die Zukunft seines Vaterlandes auf dem Meere lag, und daß der Glaubensfeind durch die Eroberung der westafrikanischen Küste geschädigt werden mußte, veranlaßte und förderte er mit den Mitteln, welche ihm als Hochmeister des Christusordens zur Bekämpfung der Ungläubigen zur Verfügung standen, eine lange Reihe erfolgreicher Seeexpeditionen, welche zu großartigen Eroberungen führten und über ein Jahrhundert die Handelsblüte der rührigen Nation begründeten.

Von Station zu Station südwärts vordringend, unterwarf man die Küstenlandschaften Westafrikas der christlich-portugiesischen Einflußsphäre, und immer greifbarere Gestalt nahmen die Zukunftspläne Heinrichs „des Seefahrers“ an. Wenn es ihm gelang, durch Auffindung eines neuen Wasserweges nach Indien den Weltverkehr in andere Bahnen zu leiten und durch Lahmlegung des arabischen Mittelmeerhandels die Quellen der maurischen Macht zu verstopfen, dann war der Schaden für die Moslemin wie der Vorteil für die eigene Nation gar nicht abzumessen.

Als Bartholomäus Diaz im Jahre 1486 durch heftige Stürme um das südliche Vorgebirge auf die Ostseite Afrikas verschlagen wurde, eröffnete sich die glückliche Aussicht auf Verwirklichung

dieses Planes, und endlich im Jahre 1498 löste Vasco da Gama das wichtige Problem, indem er das Kap der Guten Hoffnung umschiffend nach Kalikut, dem damals bedeutendsten Stapelplatz an der Westseite Indiens, gelangte. Die unmittelbare Schiffahrtsverbindung zwischen Europa und Asien war hergestellt!

Allerdings war die Auffindung des Seewegs nur der erste Schritt zum eigentlichen Ziele. Die schwerere Aufgabe stand noch bevor, nämlich an den Küsten der indischen Gewässer durch friedliche Verhandlungen mit den eingeborenen Herrschern oder auf dem Wege der Gewalt Stützpunkte für den Handel anzulegen und dann weiter gegenüber den Arabern eine beherrschende Stellung zu gewinnen. Die Araber hatten ja die gesamte Handels-schiffahrt vom Roten Meer und Persischen Golf bis nach Malakka, der Hauptwarenniederlage Ostasiens, seit Jahrhunderten in ihrem Besitz. Diese galt es jetzt aus ihrer beherrschenden Stellung zu verdrängen. Die Portugiesen begannen eine wilde Eroberungspolitik, welche dank der hervorragenden Tüchtigkeit des Alfons von Albuquerque von den großartigsten Erfolgen getragen wurde. Er stürmte Goa an der Küste von Malabar; dann besetzte er die Molukken und brachte den reichen Stapelplatz Malakka nach verzweifeltem Ringen in seine Gewalt. Die Kunde von den unbesiegliehen fremden Flotten verbreitete sich längs den Küstländern des Indischen Ozeans, so daß von allen Seiten die Gesandten der einheimischen Könige kamen, um Bündnisse und Handelsverträge zu schließen: Sie gestatteten die Errichtung von Faktoreien und die Erbauung fester Steinburgen zum Schutz der portugiesischen Händler. Somit war der ferne Osten der Iusitanischen Interessensphäre unterworfen. Aber Albuquerque erkannte mit weitem Blick, daß zur gänzlichen Vernichtung der arabischen Handelsherrschaft die Sperrung der bisherigen Welthandelsstraße durch den Arabischen und Persischen Meerbusen erforderlich war. Zwar scheiterte alle seine Kriegskunst an den Mauern von Aden, aber im Jahre 1515 gelang es ihm, die Zitadelle von Ormuz zu stürmen und hier durch Errichtung eines starken portugiesischen Forts dem arabischen Zwischenhandel die Verbindung nach dem Mittelmeer zu durchschneiden.

Das war das große, für Europa entscheidende Ereignis, welches einen neuen Abschnitt in der Geschichte des Welthandels, ja, den

Anbruch einer neuen Kulturepoche bezeichnet. Westeuropa hatte die Erbschaft des Kalifenreiches endgültig angetreten. Die Araber waren aus ihrer zwischen Morgen- und Abendland vermittelnden Stellung herausgedrängt, und der orientalische Warenstrom, welcher bisher durch Vorderasien und über das Mittelmeer nach Europa flutete, wurde jetzt auf ununterbrochener Seefahrt nach Portugal abgeleitet. Lissabon, mit seiner unvergleichlich schönen und geschützten Bai an der längsten Flußschiffahrtslinie des Landes der natürliche Mittelpunkt des portugiesischen Königreichs, wurde jetzt im Anfang des 16. Jahrhunderts eine Welthandelsmetropole erster Bedeutung. Um so mächtiger aber konnte sich der Kolonialhandel des kleinen Volkes innerhalb eines Menschenalters entfalten, weil der portugiesische Handel sich nicht erst neue Quellen zu erschließen brauchte, sondern nur einen anderen Weg fand, der ihn unter Ausschaltung der bisherigen Zwischenglieder unmittelbar in jene Reiche führte, welche sich dank der langen Araberherrschaft einer hohen Kulturstufe erfreuten.

Freilich wurde es nun für die Weiterentwicklung der portugiesischen Handelsmacht von verhängnisvoller Bedeutung, daß sie die Kolonialgrundsätze der Italiener auf die eigenen, größeren Verhältnisse übertrug. Ihr Handel mit den Eingeborenen war nichts als eine „verschleierte Beraubung der durch steingemauerte Zitadellen in Schach gehaltenen, widerstandsunfähigen Völker“. Gegen Hingabe ganz wertloser Gegenstände betrog man die Armen um ihre Kostbarkeiten. Sombart<sup>29</sup> berichtet, daß alte Stiefel 300 Dukaten, ein spanischer Mantel 1000 Dukaten, ein Becher Wein 200 Dukaten kosteten. Dazu mußten die Eingeborenen zu den unsinnigsten Preisen die überflüssigsten Dinge wie Bücher, Knöpfe, Spiegel, Sammet und Seide erstehen, so daß die Portugiesen an ihrem Export gewöhnlich 400 % verdienten. Da war es kein Wunder, daß Verzweiflung und Wut die Grundstimmung der Eingeborenen war, zumal sich dem nimmersatten Goldhunger der Händler der unvorsichtige Bekehrungseifer der Priester und die drückende Willkürherrschaft der Beamten beigesellte. Die Portugiesen kamen eben nicht als Kolonisatoren, sondern als Kreuzritter und Kaufherren, die zwar große kriegerische Kraft und Macht entfalteten, denen aber die sittliche, geistige und wirtschaftliche Überlegenheit abging.

Auch in ihrem Verkehr mit den europäischen Nationen behielten die Portugiesen die mittelalterliche Form des Handels bei. Sie übertrugen das Monopolsystem der Phönizier, wie es auch die italienischen Städterepubliken in der Levante und die Hanse in den nordischen Reichen durchgeführt hatten, auf den neuen Welthandelsweg und bildeten es in seiner Einseitigkeit zu großartigem Umfang aus. Mit ihren Kriegsschiffen schlossen sie alle fremden Nationen von dem indischen Verkehr ab, so daß die vielgepriesenen Kostbarkeiten des Orients nur auf portugiesischen Staatschiffen nach Europa gelangten und zunächst nur in Lissabon feilgeboten wurden. Daher behielten die Portugiesen die Preisbildung in der Hand und erzielten ganz ungeheure Erträge. Für einen Zentner Pfeffer, den sie in Indien mit 3—5 Dukaten bezahlten, erlösten sie in Lissabon 40 Dukaten. An 250 000 Pfund Mustatnüssen gewannen sie fast 900 000 Gulden, und für 600 000 Pfund Zimt erhielten sie 345 000 Gulden. So wurde Lissabon damals die reichste Stadt des europäischen Kontinents.

Es war ein weltbeherrschendes Gebäude, welches der Geist und die Willenskraft der portugiesischen Eroberer aufgerichtet hatte. Aber in welchem Mißverhältnis zu dem gigantischen Kolonialreich stand die schmale staatliche Grundlage, welche dieses Gebäude zu stützen bestimmt war! Um ein indisches Reich mit seinen unermesslichen Schätzen gegenüber dem Neid konkurrierender Nationen zu behaupten, bedurfte es einer außerordentlichen Machtentfaltung, und für eine solche vermochte das kleine, menschen schwache Mutterland nicht die nötigen Mittel aufzubringen. Weil dem portugiesischen Staat die militärisch gesicherte Landbasis fehlte und die Kraft, aus der richtigen Benutzung seiner überseeischen Beziehungen eine wirtschaftliche Macht zu begründen, ist die portugiesische Handelsblüte nur von verhältnismäßig kurzer Dauer gewesen.

Wesentlich anders als in Portugal gestaltete sich Kolonialwesen und Seehandel in seinem Nachbarland.

b) **Spanien** ist mit seinen weiten, von schroffen Gebirgszügen umschlossenen Hochebenen ein echter Kontinentalstaat. Die Flüsse, zur Regenzeit reißend, im Sommer vertrocknet, und an den Mündungen zumeist durch Barren versperrt, eignen sich wenig zur Schifffahrt; auch an guten Häfen ist Mangel, und selbst der Land-

verkehr zur Küste hin ist durch bedeutende Entfernungen und durch zahlreich vorhandene Ödflächen erschwert. Im Gegensatz zu Portugal ist also Spanien ein Binnenland, in welchem sich neben Ackerbau, Weinkultur und Seidenraupenzucht die Herdenwirtschaft besonderer Pflege erfreute. Dazu war der Staat groß genug, um die Bevölkerung ausreichend zu ernähren, so daß für diese kein Bedürfnis vorlag, auf überseeische Landerwerbungen auszugehen. So hätten die Spanier damals vermutlich gar nicht die Bahn der Entdeckungen betreten, wenn ihnen nicht ein Fremder, der Genuese Christoph Columbus, den Weg über den Ozean gewiesen hätte. Dadurch wurde Spanien in eine Politik hineingedrängt, welche seinem festländischen Charakter durchaus nicht entsprach, und an welcher das Volk ursprünglich nicht den geringsten Anteil nahm. Immerhin erlebte das neugeschaffene spanische Kolonialreich zunächst durch die Gunst der allgemeinen Lage zu den neuen Wasserstraßen einen gewaltigen Aufschwung. Dazu reizten die fabelhaften Erfolge der ersten Abenteurer die Unternehmungslust der übrigen und spornten zu gleichen Wagnissen an. Ein wilder Golddurst, geweckt durch die ins Märchenhafte übertriebene Kunde von den Edelmetallschätzen Amerikas, ließ die Sage vom Goldland, dem Dorado, neu auferstehen, und so eroberte man in blendenden, von Romantik funkelnden Heldenzügen die unermesslichen Länderstrecken der Neuen Welt. Schlag auf Schlag folgten die Eroberungen und drängten so rasch aufeinander, daß innerhalb des nächsten halben Jahrhunderts kaum ein Jahr verging, in welchem nicht dem spanischen Kolonialreich ein Gebiet hinzugefügt wurde. Ums Jahr 1545 wehte fast über ganz Amerika das spanische Banner. Berücksichtigt man weiter, daß auch die Flotte des kastilischen Königreiches nach Zahl und Größe ihrer Schiffe jeglicher anderen Seemacht weit überlegen war, so vermag man den Stolz, welcher zu jener Zeit jedes Spaniers Brust schwellte, zu würdigen.

Sevilla, am schneewassergespeisten Guadalquivir der einzige Platz des Reiches, welcher Seehandel treiben konnte und zugleich eine bedeutende Stromschiffahrt besaß, wurde jetzt der Mittelpunkt des kaufmännischen Verkehrs. Das Archiv zu Sevilla birgt nach K. Häblers<sup>52</sup> Forschungen noch reiche Schätze, welche von dem Umfang und der Bedeutung des Handelsverkehrs zwischen Spa-

nien und seinen westindischen Kolonien Kunde geben. Alle Schiffe, welche aus spanischen Seestädten ausliefen, mußten ihre Rückfahrt aus Amerika über Sevilla leiten, und das Register jedes Fahrzeuges, d. h. ein Verzeichnis aller Handelsartikel, die es an Bord hatte, mußte von der Hafenbehörde vor der Löschung der Ladung festgestellt sein. Da zudem auch die Spanier den Handelsgrundsatz des Monopolsystems aufs schärfste durchführten, daß die Kolonien ihre Bedürfnisse an Industrie- und sonstigen Waren lediglich aus dem Mutterlande beziehen und nur diesem ihre Überschüsse an Naturprodukten abliefern sollten, wurde Sevilla die unerschöpfliche Schatzkammer der Monarchie.

Erst gegen Ende des 16. Jahrhunderts, wo der Guadalquivir durch Versandung so verflachte, daß die großen Schiffe der Indienflotte nicht mit voller Ladung die Barre von St. Lucar passieren konnten, mußte Sevilla einen Teil seines Glanzes an den frisch aufblühenden Hafen von Kadix abtreten.

Auf alten Seekarten der spanischen Entdecker tragen die fruchtbaren Landstriche im Südosten der Vereinigten Staaten die Bezeichnung: „Wertlose Gebiete“. Das ist bezeichnend für den Gesichtspunkt, unter welchem die Spanier kolonisierten. Der Reichtum eines Gebietes an Edelmetall bestimmte seinen Wert, und durch List und Betrug, durch Roheit und Gewalt setzten sich die Konquistadores und Hídalgos in den Besitz der hier seit Jahrhunderten angesammelten Schätze. Dem Montezuma nahm man einen Schatz ab, der, in Barren gegossen, einen Wert von 162 000 Pesos darstellte, und die nach Eroberung der Hauptstadt von Mexiko gewonnene Beute wurde auf 131 000 Pesos berechnet. Als Pizarro den letzten Sonnensohn, den Inkakaiser Atahuallpa, hinrichten ließ, wurde sein eingeschmolzener Kronschatz nach heutigem Geldwert auf etwa 800 Millionen Mark berechnet. Dazu kam dann die Ausbeutung der Silberminen von Potosi, die von Jahr zu Jahr sich steigende Beträge lieferten. Mögen auch im einzelnen die Zahlenangaben der spanischen Autoren über die Produktion der Edelmetalle als zumeist übertrieben von geringem Wert für uns sein, so läßt sich doch nicht leugnen, daß die Silberflotten aus Amerika das Mutterland mit einem förmlichen Millionenregen überschütteten.

In großen Mengen waren die Spanier nach Westindien aus-

62 V. Das Entdeckungszeitalter u. d. Aufkommen von See- u. Handelsstaaten gewandert, und nur mit Mühe vermochten die Kaufleute Sevilas die steigenden Bedürfnisse der Kolonisten an Gebrauchsgegenständen jeglicher Art zu befriedigen. So war der Weinkonsum ein außerordentlich bedeutender, zumal die Anpflanzung der Reben in Amerika durch die Regierung verboten wurde. Der ganze Küstenstrich von Jerez bis Malaga bedeckte sich mit Weinbergen, so daß jährlich 140 000 Zentner Wein von Sevilla und Kadix ausgeführt wurden. Auch wußten Ferdinand der Katholische und Königin Isabella für den vorteilhaften Handel mit den Kolonien in einer blühenden Industrie die Vorbedingung zu schaffen. Die von den Moristos bereits hochentwickelte Seidenspinnerei und -weberei wurde weiter gepflegt, und auch die Wollindustrie und Tuchfabrikation wurde herangebildet. Trotzdem war man nicht imstande, den Bedarf der Kolonien zu decken, so daß die Fabriken auf Jahre hinaus mit Bestellungen versehen waren und unter der arbeitenden Bevölkerung nicht mehr Hände genug aufzutreiben waren, um eine Ausdehnung der Betriebe zu ermöglichen. Da trotzdem die Monopolisierung in stärkster Weise aufrechterhalten wurde, kauften die Händler der Kolonien in Portobello, dem damaligen Handelsmittelpunkte am amerikanischen Isthmus, die Schiffsladungen der Galeonen zu höchsten Preisen auf, so daß der Warenhandel ganz unglaubliche Summen erzielte. Berichtet uns doch ein gut unterrichteter Gewährsmann, daß ein Zuschlag von 166 % auf den ursprünglichen Wert der Ware das Gewöhnliche war. Ums Jahr 1550 befand sich Spanien nicht nur auf dem Höhepunkt seiner Macht, sondern auch auf dem Gipfel seines Wohlstandes, und diesen verdankte es weit mehr seinem Gewerbe und Handel, als dem Golde von Mexiko und dem Silber von Potosi. Durch die Angliederung der portugiesischen Besitzungen vollends wuchs sich Spanien zu einem wirklichen Weltreich aus, das den ganzen Erdball umspannte.

Bekanntlich trat ja nun aber in dem Augenblick, wo der Riesenleib des spanischen Kolonialreiches sich am meisten aufgebläht hatte, der Prozeß der Zersetzung und des Verfalls deutlich zutage. Die Ursachen des raschen Niederganges sind mannigfacher Natur. Sie liegen zunächst im Volkscharakter der Spanier begründet. In jahrhundertelangem Kampf gegen die Ungläubigen war die spanische Nation herangewachsen. Der Hidalgo, welcher die

Schlachten geschlagen hatte, war der Abgott des Volkes. Ihm nachzueifern, der die Arbeit mißachtete und im Schwert seinen kostbarsten Besitz sah, der lieber hungerte und entbehrte, ehe er sich einer bestimmten Tätigkeit unterzog — das war das höchste Ziel des spanischen Ehrgeizes. Neben dem Degen stand nur das Skapulier in Achtung. Durch die Kriege mit den Arabern war die spanische Kirche mit dem politischen Leben der Nation verknüpft, so daß die Geistlichkeit, hochangesehen durch Einfluß und reichen Besitz, eine unerhörte Herrschaft im Lande gewann. Der religiös-kriegerische Sinn, die romantisch-ritterliche Lebensauffassung der beiden führenden Klassen wurde zum Allgemeingut der gesamten Bevölkerung. War der Spanier schon durch die Natur seiner Heimat mehr zum Großgrundherrscher berufen als zum Seefahrer, Fabrikanten oder Kaufmann, so mußten ihn die nationalen Vorurteile seines Volkes den eigentlichen kolonialisatorischen Aufgaben erst recht entfremden. So wußte das spanische Volk das ihm vom Schicksal zugeworfene Besitztum nicht zu würdigen. Statt die in den überseeischen Kolonien ruhenden Kräfte zu entwickeln und sie in Verbindung mit dem heimischen Erwerbsleben zu einem geschlossenen Wirtschaftsgebilde auszugestalten, jagte man nur den Edelmetallschätzen der Kolonien nach und verzehrte durch Ausbeutung ihre Kräfte.

Aber auch die unendlichen Reichtümer, welche die Silbergruben von Mexiko und die Goldlager von Peru dem spanischen Volk in den Schoß warfen, sind ihm nicht zum dauernden Segen geworden. Bei der Mißachtung der Arbeit und bei der Überfülle des herbeiströmenden Reichtums erlahmte im Inland allmählich die Arbeitsenergie. Statt selbst zu produzieren und spanische Waren zu versenden, wandten sich die Kaufleute dem Zwischenhandel zu; sie begannen fremde Waren aufzukaufen und diese in die Kolonien zu verhandeln. Bald sandte das Ausland jährlich mehr als fünfhundert Schiffsloadungen mit allen Arten von Waren nach Spanien, und die Dukaten und Kronen, welche in Sevilla geprägt wurden, und die Pesos von Mexiko und Lima wurden nach Holland, Frankreich, England und Venedig hinweggeschwemmt. „Das Gold Amerikas hat Spanien arm gemacht.“ Philipp II. untergrub vollends den Nationalwohlstand des Landes durch seine kurz-sichtige Politik. Wie er durch die lästigsten Zölle den Handel

lähmte, so erdrückte er durch fast unerschwingliche Steuern die letzten Reste der Industrie. Dazu beraubte er das Land durch den Krieg gegen die Moriskos seiner fleißigsten Bewohner und verlegte durch ihre Vertreibung auch die Blüte der spanischen Bodenkultur in ihren Wurzeln. Dazu wurde Spanien durch die Politik des habsburgischen Hauses auch in die politischen Beziehungen des kontinentalen Europas verflochten und mit seinen Kräften nach allen Seiten hin derart in Anspruch genommen, daß auch der Flotte nicht mehr die nötige Fürsorge zuteil wurde. Daher ging die Seehandels Herrschaft Spaniens einem schnellen Verfall entgegen, noch ehe sie zur rechten Entfaltung gekommen war. Die Besiegung der Armada im Jahre 1588 im Zusammenhang mit der Unabhängigkeitserklärung der nördlichen Niederlande beraubte Spanien seiner Hegemonie zur See und seiner leitenden Stellung unter den europäischen Handelsmächten.

c) **Der Mittelmeerhandel.** Für den Mittelmeerhandel war die Eröffnung der neuen Wasserstraßen von verhängnisvoller Bedeutung. Zwei Ereignisse von weltgeschichtlicher Bedeutung brachten es zumege, daß gegen Ende des 15. Jahrhunderts die einstige Hochstraße des Weltverkehrs verödete und damit auch die Lagunenstadt nebst den übrigen italienischen Städterepubliken dahinsiechte. Das Osmanentum drängte siegreich nach Westen vor. Aber anstatt sich den Türken kräftig entgegenzustemmen, suchten die Venezianer die drohende Gefahr durch Verhandlungen und Verträge abzuwenden. So eroberten die Osmanen mit mehrjährigen Ruhepausen Kleinasien und Griechenland; 1453 faßten sie in Konstantinopel Fuß, gewannen Syrien, eroberten Alexandrien im Jahre 1517 und stürzten das Mameluckenreich in Ägypten. So bedrohten sie nicht nur den Kolonialbesitz der Republik, sondern brachten auch alle Straßen zum Schwarzen Meer und nach Indien in ihre Gewalt. Als unübersteigbarer Querriegel legte sich die Türkenherrschaft zwischen Mittelmeer und Indischen Ozean. Dadurch lebte der Levantehandel, die eigentliche Grundlage der venezianischen Machtstellung, schließlich nur noch von der Gnade des Großherrn in Konstantinopel und wurde zudem noch auf seinem Wege fortgesetzt durch mohammedanische Seeräuber beunruhigt. Die Abdrängung von dem einträglichen Sklavenhandel nach Ägypten, wie sie sich als weitere Folge der

türkischen Eroberungen ergab, erwies sich für die Lagunenstadt vollends als verderblich.

Taten also schon die Errungenschaften der Osmanen dem Handel Venedigs empfindlichen Abbruch, so erhielt dieser einen noch schlimmeren Stoß dadurch, daß die Portugiesen nach Gamas kühner Fahrt den Arabern die Herrschaft über den Indischen Ozean entrißen und die Hauptmasse der in Europa begehrten Waren unmittelbar nach Lissabon beförderten. Nun war das Abendland nicht mehr darauf angewiesen, die Spezereien des Orients durch die alleinige Vermittlung Venedigs zu beziehen; vielmehr schöpften die Portugiesen jetzt selbst unmittelbar an der Quelle und konnten die Preise beim Verkauf in Lissabon sogar noch herabsetzen. Damit verkümmerte der Warenzug des Mittelmeers immer mehr; bald kam die Zeit, wo sich das Mittelmeer mit dem Range eines Binnenmeers von mäßiger Bedeutung begnügen mußte, und Venedigs alter Ruhm erblich nun vor dem strahlenden Glanze der portugiesischen Metropole. Nach Möglichkeit sann die Regierung auf Mittel und Wege zur Abhilfe. Den deutschen Kaufleuten errichtete sie an Stelle des durch eine Feuersbrunst eingäscherten Fondaco ein prächtigeres Haus mit achtzig Zimmern und mit Fresken von Tizian gemalt; eifrig erörterte man das Problem eines Kanals von Suez, welcher unter den obwaltenden Umständen zum Rettungsweg hätte werden können, und auf den Sultan von Ägypten suchte man einzuwirken, daß er die indischen Fürsten zur Auflehnung gegen die portugiesische Herrschaft anstachelte. Aber alle Maßnahmen erwiesen sich gegenüber dem Zwange des in andere Bahnen geleiteten Handelsstromes als ergebnislos. Der Versuch, auf eigene Faust die Fahrt auf dem neuen Wasserwege zu unternehmen, wäre von den Portugiesen nach Kräften erschwert worden, und dazu hätte auch eine Abkehr vom Osten den Verlust der letzten Levantebesitzungen Venedigs nach sich gezogen. Der Niedergang der Lagunenstadt war also nicht mehr zu hemmen.

d) **Die deutschen Kaufmannsstädte.** Die übrigen großen Handelsemporien an den Gestaden des Mittelmeers teilten natürlich das tragische Schicksal der Königin der Adria. Insbesondere wurde jetzt Genua auch im lokal beschränkten Mittelmeerhandel in den Hintergrund gedrängt. Es wurde teils von Livorno, das durch

66 V. Das Entdeckungszeitalter u. d. Aufkommen von See- u. Handelsstaaten  
die Privilegien der toskanischen Großherzöge aufblühte, teils durch  
Barcelona, dank seiner Zugehörigkeit zum mächtigen spanischen  
Reiche, überflügelt.

Mit dem Zurücktreten der italienischen Republiken verloren  
auch die einst so wichtigen Binnenhandelsstraßen über die Alpen-  
pässe nach Konstanz, Nürnberg und Augsburg einen großen Teil  
ihrer früheren Bedeutung. Allerdings wäre die Annahme irrig,  
daß die Entdeckung der Seewege nach Ostindien und Amerika so-  
gleich den ganzen Handel der oberdeutschen Städte mit Venedig  
vernichtet hätte. Denn wenn auch Venedig im Gewürzhandel  
gegen Spanien und Portugal unterlag, so schloß doch der Ver-  
kehr auf den Alpenstraßen keineswegs vollständig ein. Das ver-  
hinderte schon der Umstand, daß Italien nach wie vor für die  
Länder nördlich der Alpen die Quelle aller edleren Bildung war,  
und daß Venedig in wunderlichem Gegensatz zu seiner staatlichen  
Entwicklung die vornehme Weltstadt wurde, zu der Fürsten, ad-  
lige Herren und fahrende Schüler mit Vorliebe ihre Studien-  
reisen lenkten. Schließlich besaß Italien Natur- und Industrie-  
erzeugnisse genug, welche Deutschland bei seinem reich entfalteten  
geselligen Leben nicht zu entbehren vermochte. Italienische Süd-  
früchte, Seidenwebereien, gold- und silbergestickte Tücher, Spiegel  
und andere Glaswaren gingen nach wie vor von Venedig über  
die Alpenpässe und wahrten der Lagunenstadt auch nach ihrer  
Glanzzeit noch eine ansehnliche Handelsbedeutung. Aber freilich,  
der früher nach Deutschland flutende und dies befruchtende Haupt-  
strom des Weltverkehrs war nach Westen abgeleitet und verloren!

Leider starb damals auch der Seitenarm des mittelalterlichen  
deutschen Handels ab, welcher die Donau entlang auf der alten  
Kreuzfahrerstraße nach Osten sich erstreckte. Seit die Stadt am  
Goldenen Horn unter die Herrschaft des Halbmondes geriet, ge-  
staltete sich die Lage der Christen dort so schwierig, daß der  
Handelsverkehr aufs empfindlichste gestört wurde. Die deutschen  
Städte, welche dem Donauhandel einen Hauptteil ihres Wohl-  
standes verdankten, Ulm, Regensburg, Passau, Linz, Wien und  
Ofen, erlitten jetzt mehr noch als früher beträchtliche Einbußen.

Die landläufige Anschauung geht sogar dahin, daß der deutsche  
Handel durch das Zurücktreten Venedigs und durch die Verschie-  
bung der Handelswege in jenen Tagen völlig vernichtet worden

sei. In der That aber zeigten die Handelsplätze im 16. Jahrhundert keineswegs den Eindruck untergehenden Lebens; im Gegenteil, die üppigen Fassaden der Bürgerhäuser von Nürnberg, die wir als Perlen der deutschen Renaissancearchitektur bewundern, sind uns stolze Denkmäler eines reichen und blühenden Patriziertums und stammen gerade aus jener Zeit, welche man gewöhnlich bereits als den Anfang des Verfalls bezeichnet.

Allerdings wurde damals den oberdeutschen Kaufleuten die Grundlage ihrer bisherigen Existenz entzogen, aber sie haben mit bewundernswertem Geschick sich den veränderten Verhältnissen anzupassen gewußt. So bestand die wirksamste Folge der eintretenden Veränderungen darin, daß sich die süddeutschen Kaufleute statt nach Venedig nach den neu emporkommenden Handelsplätzen an der Südwestküste Europas wandten. Man hat bisher allzuwenig die umfangreichen Beziehungen gewürdigt, welche die Süddeutschen als echte Söhne des unternehmungslustigen Alamannenstammes mit Lissabon und Sevilla unterhielten. Alle die großen Namen der oberdeutschen Handelsgeschichte finden wir bereits frühzeitig auf den neuen Weltmärkten durch Agenten und Faktoren vertreten. Verschiedentlich unternahmen sie sogar den Versuch, unmittelbar mit Ostindien Handelsverbindungen anzuknüpfen und verfolgten ihre Ziele mit planmäßiger Besonnenheit im Bunde mit mutiger Tatkraft. So rüsteten z. B. die Welsler im Verein mit den hochangesehenen Augsburger Firmen der Hochstetter, Hirschvogel und Imhof auf eigene Rechnung und Gefahr drei Schiffe aus, welche im Jahre 1505 von Lissabon aus mit dem zum Vizekönig von Indien ernannten Franz von Almeida auf dem neuentdeckten Wasserwege die Gewürzländer aufsuchten, ein Unternehmen, welches einen Nutzen von 175 % abwarf. Mit Recht durfte auch Konrad Peutinger, der Kanzler der alten Reichsstadt, in einem Briefe an den kaiserlichen Sekretär voll patriotischen Hochgefühls von dieser Ostindienfahrt rühmen, daß es „den Augsburgern zu großem Lobe gereiche, die ersten Deutschen zu sein, die Indien besuchen“.

Auch der geheimnisvolle Glanz, welcher im Westen das neue Indien mit seinen Schätzen umstrahlte, übte auf den schwäbischen Unternehmungsgeist eine große Anziehungskraft aus. Im Indienhause zu Sevilla erlangten die Welsler fast völlige Gleichstellung

mit den Einheimischen und erhielten insbesondere die Befugnis, „aus Spanien segeln zu lassen nach dem neuen Indien auf eigene Kosten und Abenteuer, wenn und so oft sie wollten, als wären sie Spanier“. Dem entsprang der großartige Plan des Welserschen Kaufmannshauses, nicht nur einen unmittelbaren Anteil am Handel mit Westindien sich zu sichern, sondern auch einen beträchtlichen Teil des neuen Kontinents unter deutsche Botmäßigkeit zu bringen. Der Welsersche Geschäftsträger Dalsinger fuhr mit drei Schiffen und vierhundert Mann von Sevilla aus zur Küste von Venezuela und unternahm eine Reihe von Eroberungszügen ins Land hinein. Freilich scheiterte schließlich der abenteuerliche Versuch an den unzureichenden Kräften der Reichsstadt sowie an der Unmöglichkeit, von der Mitte Europas aus einen Kolonialbesitz mit Vorteil auszunutzen, aber diese Welsierzüge und ähnliche Unternehmungen beweisen doch, wie die deutschen Großhändler nichts versäumten, um auch bei dem veränderten Zuge der Welt Handelsstraßen ihre Herrschaft in Händen zu behalten. Insbesondere erschwerte ihnen jedoch den unmittelbaren Handel mit den Kolonien das fremdenfeindliche Monopolsystem der Spanier und Portugiesen, welche durch Schwierigkeiten aller Art die deutschen Kaufherren zurückzuschrecken suchten, so daß die finanziellen Erfolge nicht im entferntesten dem Risiko und den Opfern, die mit ihnen verknüpft waren, entsprachen.

Nun begannen die schwäbischen Kaufleute sich in Lissabon mit Eifer dem Handel zweiter Hand in indischen Gewürzen zuzuwenden. Da es die Portugiesen verschmähten, die Gewürze nach den europäischen Märkten zu bringen, nahmen die Lissabonfahrten der schwäbischen Handelshäuser immer größeren Aufschwung. Die Hochstetter und Welsler aus Augsburg, die Behaim und Hirschvogel, die Tucher und Imhof aus Nürnberg, richteten Zweighandlungen in der portugiesischen Metropole ein und betrieben hier durch Geschäftsträger einen ausgebreiteten Warenhandel. Sie befrachteten die in die Kolonien gehenden Staatschiffe der Portugiesen mit den heimischen Erzeugnissen und verhandelten umgekehrt die in Lissabon aufgekauften Gewürze und Drogerien ins Innere Deutschlands. Durch geschickte Benützung sich günstig bietender Gelegenheiten haben sie geraume Zeit noch recht bedeutenden Nutzen davongetragen.

Solange nun die Deutschen in Sevilla und Lissabon ihre einflußreiche Stellung behaupteten, ging ihre Fahrt entweder über Genua, Marseille und Barcelona nach der Pyrenäenhalbinsel, oder sie reisten geradewegs durch die burgundische Pforte ins Rhonetal, wo sich damals Lyon als Mittelpunkt für den Handel Südfrankreichs emporarbeitete und, von der Gunst der französischen Könige getragen, auf den Wohlstand von Genf einen geradezu lähmenden Einfluß übte. Auch die Champagnemärkte des Nordens mußten den Rest ihres Verkehrs nach dem Süden abgeben, je weiter Lyon seine Handelskreise erstreckte. Vielfach drang jetzt auch die kunstreiche Industrie Italiens über das Mittelmeer und Marseille auf der bequemen Flußstraße ins Innere Frankreichs vor und fand hier an der für Handel und Verkehr so bedeutungsvollen Stelle des Zusammenströmens von Rhone und Saone eine zweite Heimat. Da war es kein Wunder, daß die schwäbischen Kaufleute ihren Weg nach Portugal gern über Lyon nahmen, und da die Fremden durch die zielbewußte Wirtschaftspolitik der französischen Krone mit weitgehenden Handelsfreiheiten ausgestattet wurden, richteten hier die Nürnberger Handelshäuser eine ganze Anzahl ständiger Faktoreien ein. Während der Handelsverkehr in Genf immer mehr zusammenschrumpfte, gewannen die vier großen Märkte von Lyon für den Südwesten Europas eine beherrschende Bedeutung. Besonders eigenartig gestaltete sich das Verkehrsleben von Lyon dadurch, daß der Warenhandel allmählich zurücktrat, und sich statt dessen ein vielverzweigter Geldwechselverkehr entfaltete. Große Mengen flüssiger Geldkapitalien strömten hier zusammen, besonders durch Vermittlung Florentiner Kaufleute und der schwäbischen Handelsherrn, welche sich immer mehr den gewinnbringenderen Geldgeschäften zuwandten. Die Fürsten aller Länder nahmen hier in steigendem Maße Anleihen auf; es entwickelte sich dadurch ein regelmäßiger fiskalischer Kreditverkehr, und dadurch wurde Lyon eine förmliche Weltbörse, der Mittelpunkt der internationalen Geldgeschäfte. Freilich, wie Lyon durch das zielbewußte Eingreifen der französischen Könige emporgekommen war, so wurde es auch durch die Krone wieder zugrunde gerichtet. Der Handel wurde durch erpressungsartige Bedrückungen mit Abgaben aller Art belegt, so daß man die fremden Kaufleute verscheuchte und daß die Handelsblüte von Lyon

schon ums Jahr 1590 wieder verblühen war. Zwar wurde die Stadt im folgenden Jahrhundert wieder ein ansehnlicher Handelsplatz, aber seine frühere Bedeutung hat er nie wiedererlangt.

Auch im Norden Europas brachte das Zeitalter der Entdeckungen tiefgreifende Verschiebungen im Weltverkehr. Der Eintritt neuer Verhältnisse zeigte sich hier zunächst darin, daß durch die Verlegung des asiatischen Weltmarktes von Venedig nach Lissabon die alte Hansestadt Brügge immer mehr durch Antwerpen in den Schatten gestellt wurde. Um nämlich die Gewürze des Orients von Lissabon aus statt auf dem kostspieligen Landwege auf billiger Wasserstraße ins Innere Europas zu befördern, bedurfte man eines großen Stapelplatzes im Norden an einer für Meer- und Flußschiffahrt gleich günstig gelegenen Stelle. In dieser Beziehung war Antwerpen, an einem der herrlichsten Seehäfen des Kontinents gelegen und an einem Strom, der mit seinen fahrbaren Nebenflüssen bis weit in das Hinterland hinaufreichte, durch die Natur ungleich mehr bevorzugt als Brügge, das an keinem schiffbaren Strome lag; selbst der schmale Meeresarm, der Swin, welcher Brügge mit seiner Hafenstadt Sluis verband, versandete damals in solchem Umfang, daß das Löschen und Laden der Seeschiffe in Sluis unmöglich wurde.

Nächst seiner günstigen geographischen Position verdankte Antwerpen weitgehenden Handelsprivilegien sein Aufblühen. In Brügge wachte die Hanse eifersüchtig mit strengem Stapelrecht über ihre Handels Herrschaft. Demgegenüber wurde Antwerpen eine Art von Freihandelsplatz. Wie die Einwohner stets bereitwillig ihre Häuser, Gewölbe und Plätze zu Wohnungen und Märkten öffneten, so gewährten die Landesherren den fremden Kaufleuten ohne Unterschied der Nation fast vollständige Handelsfreiheit, so daß sie den Inländern nahezu gleichberechtigt waren. Lockte das schon den Handel in großem Umfang in die Scheldestadt, so wurde den ausländischen Kaufherren der Aufenthalt in Brügge vollends verleidet durch die langen blutigen Unruhen, von denen Flandern seit 1482 in den Kämpfen mit Maximilian heimgesucht wurde. Als dann vollends auch die Hanse ihre Niederlagen nach Antwerpen verlegte und sich dort ein großartiges Kontor errichtete, war Brügges Rolle ausgespielt, und heute erinnern in der stillen Landstadt nur noch die altertümlichen Bau-

ten am Rosenfai und in der Nähe des „großen Marktes“ an die Tage entschwendener Herrlichkeit.

Antwerpen dagegen entwickelte sich nun zu einem Handelsplatz, wie ihn die Welt niemals vorher gesehen hatte, insofern nämlich, als sich hier der Handel aller überhaupt für den Weltverkehr in Betracht kommenden Völker konzentrierte. Der überwältigende Eindruck, den der riesenhafte Verkehr der Handelsmetropole auf die Zeitgenossen ausübte, spiegelt sich in den phantastischen Zahlenangaben über den Umfang des Handels in Antwerpen wider. Freilich lag der eigentliche große Handel wie in Brügge so auch hier vorzugsweise in den Händen der Fremden. Die Einheimischen machten auf eigene Rechnung nur wenig Geschäfte, sondern widmeten sich mehr den Hilfsarbeiten, indem sie als Vermieter von Lagerräumen oder als Makler dem Handel dienten, so daß sich daraus die geringe Widerstandskraft der Stadt gegenüber den späteren Schicksalsschlägen erklärt.

Sein Gepräge erhielt hier der kaufmännische Verkehr zunächst durch den Gewürzhandel. Denn die Erzeugnisse Ostindiens flossen jetzt in einem mächtigen Strom nach Lissabon und wurden von dort zum großen Teil weiter nach Antwerpen verschifft. Die großen oberdeutschen Handelshäuser, welche in der südwestlichen Metropole Filialhandlungen unterhielten, richteten solche auch in der Scheldestadt ein; die oberdeutschen Kaufleute haben zum raschen Aufblühen von Antwerpen besonders viel beigetragen und nahmen hier dank der Größe ihrer Kapitalien und dank ihres Unternehmungsgeistes lange Jahre die vornehmste Stelle ein. Sie kauften von dem hier eigens angestellten Faktor des portugiesischen Königs zumeist die ganzen Ladungen der ostindischen Flotten, so daß die Hauptmasse des Pfeffers und der übrigen Gewürze hier zum Verkauf kam. So hören wir von dem Sprößling einer oberdeutschen Kaufmannsfamilie: „er hat fast allen Piper unter seiner Hand, und wenn man auch zu einem kommt, so weist derselbe einen jeden an Lazarus Tucher; denn er ist der Verkäufer und Unterkäufer mit einande.“

Der zweitgrößte Antwerpener Handelszweig war der Vertrieb englischer Tücher. Die Tudors hatten auf der Grundlage der heimischen Landwirtschaft die Tuchindustrie zu einer für die Ausfuhr arbeitenden Großindustrie entwickelt. Nur eines kurzen See-

wegs bedurfte es bis zur Scheldestadt, und so wurde die Gesamtmasse der englischen Tuchwaren in Antwerpen aufgestapelt und gewöhnlich in Bausch und Bogen an große, kapitalkräftige Handelshäuser weitergegeben. Dazu strömten mancherlei andere Waren: ungarisches Kupfer, oberdeutscher Barchent, Wein vom Rhein, sowie die nordischen Naturerzeugnisse hier zusammen, und da Antwerpen selbst ein Sitz blühenden Gewerbefleißes war und mit seinem feineren Kunstgewerbe (Tapeten, Lederwaren, Waffen, Leinwand, Glas, Gold- und Silberstoffen) auf Mode und Geschmack Nordeuropas einen maßgebenden Einfluß ausübte, so konnte es den von außen empfangenen Warenschatz aus dem Vorrat eigener Erzeugnisse vermehren.

Einem derartig umfangreichen Warenverkehr entsprang die gewaltige Konzentration flüssiger Geldkapitalien, und diese wiederum brachte es mit sich, daß der regelmäßige Warenhandel allmählich durch den Kreditverkehr überwuchert wurde. So entwickelte sich Antwerpen mehr noch als Lyon zu einem Mittelpunkt großer Geldgeschäfte: es wurde die erste internationale Weltbörse im vollen Umfang des Wortes. Einige der bedeutendsten italienischen Bankiers verlegten ihre Hauptniederlassung hierher, und auch die schwäbischen Handelshäuser wandten sich immer mehr den Geldgeschäften zu. Da auch die europäischen Fürsten, welche Weltmachtspolitik trieben, seit Ende des Mittelalters sich gezwungen sahen, Anleihen von steigendem Umfange aufzunehmen, erreichte der Geldverkehr eine gewaltige Ausdehnung.

Durch die geschäftlichen Beziehungen, welche in Antwerpen zwischen dem Kaiserhaus der Habsburger und den oberdeutschen Kaufleuten angeknüpft wurden, erlangte das Handelshaus der Suggere seine weltgeschichtliche Bedeutung.

Wir sind durch die eingehenden Arbeiten von Ehrenberg<sup>45</sup>, Schulte<sup>46</sup>, Sombart<sup>47</sup> und Jansen<sup>48</sup> über die Geschichte der „Suggerei“ ziemlich unterrichtet. Der Augsburger Barchentindustrie verdankte die Familie ihren bürgerlichen Wohlstand; durch den Warenhandel, dessen Bedeutung man auch in der späteren Glanzzeit des Hauses nicht unterschätzen darf, war sie dann zu Reichtum gelangt. Die Stellung einer Welthandelsfirma, wie sie sicher seit dem Altertum nicht mehr bestanden hatte, eroberte sie sich durch den aufkommenden Geldhandel. Oft haben die Suggere

den Kaisern Maximilian I. und Karl V. in ihrer ewigen finanziellen Bedrängnis durch Wechseltransaktionen recht erhebliche Summen in wenigen Wochen verschafft und dabei durch geschickte Benutzung der Wechselkurse ganz bedeutende Gewinne erzielt.

Wichtiger noch wurde für die Größe des Augsburger Handelshauses die Nähe der Alpen, durch welche man auf die Ausbeutung der Bergwerke hingewiesen wurde. Sie erschlossen durch Pachtung von den Landesherren die Silbergruben in Kärnten und Tirol; in schlesischen Bergwerksunternehmungen arbeiteten sie mit vielem Erfolg, und in Ungarn betrieben sie den Abbau ausgedehnter Kupferminen und bildeten mit anderen Augsburger Geschäftshäusern mächtige Syndikate zur Beherrschung des Kupfermarktes. Später kam noch die Ausbeute der Quecksilberbergwerke von Almaden und der Silberminen von Spanien hinzu.

Während des Zeitraumes von 1511—1527 haben die Fugger einen Gesamtgewinn von 92 % bzw. einen Jahresgewinn von  $54\frac{1}{2}$  % erzielt. Der größte Vermögensstand ihres Handelshauses, von den Privatmitteln der einzelnen Familienglieder abgesehen, belief sich nach heutigem Werte auf mindestens  $1\frac{1}{2}$  Milliarde Mark.

Gestützt auf ihre außerordentliche Macht konnten die Fugger auch in der hohen Politik einen vielfach ausschlaggebenden Einfluß üben. Fast bei allen großen Unternehmungen des 16. Jahrhunderts hatten sie ihre Hände im Spiel. So konnten sie ihr Gold in die Wagschale werfen, als sich der Kampf um die Welt Herrschaft zwischen den Häusern Habsburg und Valois entspann. Nur weil die Fugger mit ihrem gewaltigen Barkapital und mit ihrem noch bedeutenderen Kredite für Karl von Spanien eintraten, wurde dieser von den deutschen Kurfürsten zum römischen König gewählt. Mit Recht konnte ihm später einmal Jakob Fugger schreiben: „Es ist auch bekannt und liegt am Tage, daß Eure Kaiserliche Majestät die römische Krone ohne meine Hilfe nicht hätten erlangen können.“

Im Wettstreit mit den Fugger gelang es den Augsburger Welfer, ihr Geschäft zum zweitgrößten Handelshaus Deutschlands zu erheben, wenn sie freilich auch längst nicht eine so riesenhafte Kapitalmacht darstellten. Die Welfer betrieben nach wie vor durch Siffahandlungen in Lissabon und Antwerpen einen ausgebreite-

74 V. Das Entdeckungszeitalter u. d. Aufkommen von See- u. Handelsstaaten  
ten Warenhandel, nahmen dann aber auch an den großen Geldgeschäften teil, welche die habsburgische Politik mit sich brachte. Auch mit der englischen Krone haben sie auf der Börse von Antwerpen manches vorteilhafte Geschäft abgeschlossen. Schließlich wendeten sie sich gleichfalls der Ausbeutung von Hüttenwerken und Eisenhämmern zu. Der Tiroler Silberbergbau verdankte dem Eingreifen der Welferschen Kapitalkraft einen wesentlichen Teil seines Aufschwungs.

Bedenkt man, daß außer den Suger und Welfer eine ganze Reihe anderer Nürnberger und Augsburger Handelshäuser neben den Geldgeschäften an der Antwerpener Börse an dem gewinnbringenden Kupfer- und Silberbergbau teilnahmen, und daß sie ihre Unternehmungen nicht nur auf die Bergwerke von Tirol, Kärnten, Schlesien und Sachsen beschränkten, sondern auf Böhmen, Ungarn und Siebenbürgen, ja auf England und Spanien ausdehnten, so ist es klar, daß von einem Niedergang des deutschen Kaufmannsstandes infolge der Verschiebung der Welthandelswege nicht die Rede sein kann. Nur die mittelalterliche Art des Handels ist verfallen; im übrigen hat es der deutsche Kaufmann verstanden, in die veränderten Verhältnisse des Welthandels hineinzuwachsen und zunächst darin festzuwurzeln.

Auch der innerdeutsche Handel zeigt nach dem großen Entdeckungszeitalter keinen Rückgang, sondern erhielt nur eine veränderte Richtung. Waren früher die Erzeugnisse des Orients von Süden her über Venedig und die Alpenpässe in verschiedenen Kanälen nach Deutschland eingeströmt, so flossen sie jetzt in einem einzigen mächtigen Zuge von Norden her den Rhein herauf. Der Rhein war ja schon zu Brügges Blütezeit von starkem Verkehr belebt; immerhin war Brügge nur eine der wichtigsten Hansestädte des Nordens; Antwerpen dagegen war zum alleinigen Weltmarkt Nordeuropas geworden, und damit erreichte der Rheinverkehr früherer Zeiten seine größte Mächtigkeit. So sehr ihm auch Fesseln angelegt wurden durch die zahllosen Zollstätten fürstlicher Herren, so überwog doch die Gunst des bequemen und wohlfeilen Wasserweges ins Herz von Deutschland hinein alle sonst damit verbundenen Uebelstände, so daß der Rheinstrom damals sich des Rufes als der hauptsächlichsten und warenmächtigsten Verkehrsader des Reiches erfreute. Allerdings ging der einst so

lebhafteste Frachtverkehr über Basel und Straßburg rheinabwärts stark zurück, und nur der Handel mit Wein und Nußholz aller Art für den Schiffbau vom Neckar her behielt seine alte Bedeutung; aber gegenüber der Talsahrt übermog jetzt weitaus die Schifffahrt stromauf, weil eben die großen Handelsgesellschaften der süddeutschen Städte ihre reichen Gewürzladungen und ihre anderen Sendungen tropischer Erzeugnisse über das große Sammelbecken an der Scheldemündung in die Lagerhäuser ihrer Vaterstadt schaffen ließen.

So konnte es nicht fehlen, daß der Transporthandel nach wie vor auf den deutschen Flüssen blühte und den kaufmännischen Betrieb der Städte nährte. Im Westen gewann jetzt Frankfurt, das im Mittelalter eigentlich nur lokale Bedeutung für Mittel- und Westdeutschland gehabt hatte, durch seine vielbesuchten zwei Jahresmessen erhöhte Bedeutung für den internationalen Warenhandel. Denn der wachsende Verkehr in die süddeutschen Binnenländer bevorzugte statt der Landwege die Mainschifffahrt, und auch nach Frankreich hinüber knüpften sich lebhaftere Verbindungen.

Weiter nach dem Innern zu trat Leipzig immer beherrschender als Knotenpunkt des Verkehrs zwischen Nord- und Süddeutschland, sowie zwischen dem Westen und den slawischen Ländern hervor. Wenn auch kein schiffbarer Strom an Leipzig vorüberzog, so flossen doch hier die wichtigsten Heerstraßen aus allen Himmelsgegenden zusammen. Begünstigt durch die Begnadigungen der Wettiner Fürsten und durch die Stapelprivilegien Maximilians I. und Karls V. nahm die Stadt im 16. Jahrhundert einen gewaltigen Aufschwung, so daß sich die Leipziger Messen den Frankfurtern ebenbürtig zur Seite stellen konnten. So wurde Halle, welches nur durch seine Salinen einige Bedeutung behauptete, weit überflügelt. Als Durchgangstation für den Handel Leipzigs nach Norden konnten sich Braunschweig und Magdeburg in ihrem früheren Einfluß behaupten. Durch die Warenzüge, welche sich von der Pleißestadt zu den industriearmen Völkern des Ostens bewegten, trugen auch die wichtigen Stapelplätze des Oderverkehrs, Breslau und Frankfurt, einigen Gewinn davon, wenn auch die Hauptbedeutung dieser beiden Städte in ihrem umfangreichen Pelzhandel beruhte.

e) **Hollands Machtaufschwung und seine Folgen.** Während sich der deutsche Handel also unter spanisch-portugiesischer Meerherrschaft noch eines bedeutenden Umfangs erfreute, begann sein Verfall mit dem Aufkommen des niederländischen Staatswesens.

Solange die beiden Königreiche der Pyrenäenhalbinsel den Verkehr für fremde Nationen in die überseeischen Kolonien gesperrt hatten, mußten sich die holländischen Städte auf den Zwischenhandel von Lissabon nach Antwerpen beschränken.

Da beschwor der Glaubensfanatismus Philipps II. die niederländischen Religionskriege herauf, durch welche der gewaltigen brabantischen Handelsmetropole ein tragischer Untergang bereitet wurde. Der Bildersturm, Albas Kezgergerichte, eine zweijährige Belagerung, mit grauenhafter Plünderung durch die spanischen Soldatenhorden endigend, neue Verbannungen und neue Bluturteile — das veranlaßte eine Massenflucht der fremden Kaufleute aus der Scheldestadt, und da ja der Handel Antwerpens nur zum kleinsten Teile Eigenhandel der angefessenen Bürger war, so fiel jetzt die glänzende Blüte der Stadt einer raschen Vernichtung anheim. Als sich dann vollends der südwestliche katholische Teil wieder unter habsburgische Herrschaft beugte, während sich die sieben nördlichen Provinzen zu einem neuen Staate zusammenschlossen, gelang es diesem, Antwerpen vollends lahmzulegen dadurch, daß man die Schelde durch völkerrechtliche Vereinbarungen zu jahrhundertelanger Verödung verdammt. Fast dreihundert Jahre mußte Antwerpen nach seiner kurzen Hochblüte warten, ehe es überhaupt wieder aufs neue in die Reihe der angesehenen Handelsstädte eintreten konnte.

Als Erbin von Antwerpen blühte jetzt die Hauptstadt der jungen Republik empor, und je mehr sich Holland zu einem seebeherrschenden Staatswesen auswuchs, um so mehr erhob sich Amsterdam zu einer ungeahnten Machtstellung.

Mit seinen vortrefflichen Hafengebieten, mit seinen schiffbaren Flüssen und Kanälen war Holland ähnlich wie Portugal ein echter Litoralstaat, und seine Bewohner waren durch kühne Fischefahrten schon längst mit dem Meere vertraut. Nur durch die Gunst ihrer Küstenlage hatten sie sich die politische Selbständigkeit errungen: denn wenn ihre siegreichen Flotten nicht den spanischen Heeren den Seeweg versperrt hätten, wären sie in der

langen Zeit der Unabhängigkeitskämpfe der militärischen Macht der Habsburger längst erlegen. Infolgedessen mußten sie jetzt ihre Seeinteressen zum bestimmenden Faktor für die Handhabung der gesamten Staatsgeschäfte erheben und ihre wirtschaftliche Kraft wie ihre staatliche Existenz in der Beherrschung des Meeres erblicken. So erwuchs der vereinigten spanisch-portugiesischen Kolonialmacht ein gefährlicher Nebenbuhler, und aus Haß gegen die Holländer ließ sich Philipp II. zu einer Maßnahme verleiten, die auf ihn selbst und sein Reich mit vernichtender Kraft zurückfallen sollte. Um den gefährlichsten Feinden spanischer Herrschaft den Todesstoß zu geben, sperrte er den holländischen Schiffen den Hafen von Lissabon und jeden Verkehr dorthin, um sie dadurch von der Quelle des europäischen Welthandels abzuschneiden. Damit reifte der in den Handelskreisen Hollands schon längst erwogene Plan, den bisherigen Zwischenhandel an der europäischen Westküste aufzugeben und statt dessen den unmittelbaren Verkehr mit dem Orient zu gewinnen. Die großen Handelsstädte der Niederlande stellten gemeinsam ihre Kraft in den Dienst der väterländischen Sache und schlossen sich im Jahre 1602 zur holländisch-ostindischen Kompagnie zusammen, welche nun unter dem Schutz und der Oberaufsicht der Regierung als hauptsächlichste Trägerin des Kampfes hervortrat. Amsterdam wiederum gewann bald durch das Übergewicht seines Handels und seines Reichthums maßgebenden Einfluß und erhielt dadurch neben der Erbschaft von Antwerpen die Führerrolle, welche bisher die portugiesische Hauptstadt innegehabt hatte.

In blutigen Kämpfen verdrängte man die Portugiesen aus den wichtigsten Gewürzinseln; in kurzer Zeit waren auch die Sundainseln in holländische Abhängigkeit gebracht, und Batavia, „die Perle des Orients“, wurde der Mittelpunkt von Regierung und Handel des neuen Herrschervolks. Um die Mitte des 17. Jahrhunderts waren die Küsten und Inseln des Indischen Ozeans endgültig der holländischen Flagge untertan. Auch nach Westindien dehnten sie ihren Machtbereich aus, und wenn sie auch nicht sofort den Spaniern die Hauptinseln des Handels entreißen konnten, so wußten sie doch durch einen im großartigsten Umfang betriebenen Schleichhandel und durch Kapern der Galleonen und Silberflotten den Einfluß der spanischen Handelsvorherrschaft zu

78 V. Das Entdeckungszeitalter u. d. Aufkommen von See- u. Handelsstaaten  
brechen. So wurde durch Holland das Übergewicht des germanischen Nordwestens über den romanischen Südwesten zum entscheidenden Siege geführt. Die Kostbarkeiten der Alten und Neuen Welt flossen geradewegs von den Erzeugungsländern nach Holland, und an Stelle von Kadiz und Sevilla, von Lissabon und Antwerpen wurde Amsterdam „der Basar Europas“.

In seiner Organisation setzte der Handel der Holländer fort, was am Mittelmeer in monopolistischem Sinne begonnen war. Die Ostindische Kompanie sperrte gleichfalls den Schiffen fremder Nationen den Verkehr in die neugewonnenen Kolonien, so daß sie, wie früher die Portugiesen, die Preise der kostbaren Orientwaren ganz nach Belieben bestimmen konnten. Unermeßliche Reichtümer haben die Niederländer daher aus den unterworfenen Überseeländern gezogen. So war z. B. der Nutzen am Gewürzhandel unglaublich groß. Nelken, welche in den Moluden durchschnittlich 180 Gulden kosteten, erzielten in Amsterdam einen Marktpreis von 1200 Gulden. 1663 lief eine Flotte von fünf Schiffen ein, welche ihre um 600 000 Gulden erkaufte Ladung für 2 Millionen weiterverkaufte. Die Dividenden, welche die Kompanie jährlich verteilte, betragen durchschnittlich 20 %, stiegen aber oft genug bis über 50 % !

Mit diesem Einfuhrhandel nach Europa war natürlich auch ein bedeutender Ausfuhrhandel, der die Tauschmittel für die Gewürze lieferte, verbunden, und die Gegenstände dieser Ausfuhr erzeugte teils der eigene Gewerbefleiß der Holländer, teils lieferten sie die nordischen Reiche oder vor allem auch die deutsche Arbeitskraft.

Die Losreißung der Niederlande vom großen Körper des alten Mutterstaats hat nun dem deutschen Handel schwere Einbußen gebracht. Je mehr der blühende Kolonialhandel Lissabons zusammenschrumpfte, und je weniger Spanien seine großartigen Entdeckungen in der Neuen Welt ausbeuten konnte, um so mehr lockerte sich auch die innige Handelsverbindung mit den Oberdeutschen, die hier ihre vorteilhafteste Bezugsquelle für die morgenländischen Waren gehabt hatten. Auch die französische Handelsmetropole an der Rhone verlor damals durch die fiskalischen Bedrückungen und durch die Unsicherheit der Religionskriege ihre frühere Anziehungskraft; als dann vollends seit 1576 jahrzehnte-

lang die unglückliche Stadt von der Pest heimgesucht wurde, war Lyon gänzlich dem Verfall geweiht, und damit wurde für die oberdeutschen Kaufleute der Landweg nach Südwesten durch die burgundische Pforte bedeutungslos.

Vernichtender noch traf sie der Niedergang von Antwerpens Markt; einerseits wurde dadurch der lebhafteste Warenverkehr, wie er zwischen den schwäbischen Städten und Antwerpen bestand, ganz unterbunden, und vor allem büßten die Kaufherren von Augsburg und Nürnberg bei dem gehäuften Unglück, welches die kirchenreformatorische Bewegung in der Scheldestadt im Gefolge hatte, ihr Vermögen ein. Die meisten großen Handelshäuser endeten, zum Teil auch durch eigene wagehalsige Spekulationen und vor allem auch durch die Unzuverlässigkeit fürstlicher Schuldner, im Bankrott. Selbst die riesige Geldmacht der Fugger erhielt einen erschütternden Stoß, da sie nach Ehrenbergs<sup>45</sup> Berechnungen allein durch die Zahlungsunfähigkeit\* der Habsburger einen Gesamtverlust von acht Millionen Gulden erlitt.

Auch dem innerdeutschen Verkehr brachte das Emporkommen von Amsterdam schwere Erschütterungen. Trefflich führt Johannes Salke<sup>37</sup> aus, wie das alte Reich einen ganz ungeheuren politischen Fehler beging, daß es sich sein wichtigstes Atmungsorgan, die Mündung seines verkehrsreichsten Stromes, abspenstig machen ließ. Solange der Rhein bis zur Mündung deutsch blieb, war dieser Fluß der große Kanal, welcher das Innere Deutschlands mit dem Weltmeer und den übrigen europäischen Reichen verband und dem Handelsgeiste und dem Erwerbsfleiß der Bewohner belebende Kräfte verlieh. Jetzt schob sich nun ein breiter fester Riegel zwischen das Deutsche Reich und das deutsche Meer, so daß durch die Sperrung der Rheinmündung jede überseeische Verbindung aufhörte und das Handelsleben des Rheines einem unseligen Stillstand verfiel, der bald in den entschiedensten Rückgang ausartete. Denn die Handelspolitik der Holländer unterschied sich sehr wesentlich von der der flandrischen Städte. In Antwerpen hatte Freihandel geherrscht; die Holländer dagegen strebten vornehmlich nach Eigenhandel; ihr Bemühen lief stets darauf hinaus, für ihre Kolonialwaren die Absatzgebiete offenzuhalten und zugleich den Handel in fremde Länder ganz im monopolistischen Sinne in ihrer Hand zu vereinigen. Infolge-

dessen wurde die deutsche Handelschiffahrt auf dem unteren Rhein und seinen Nebenflüssen durch Zollererschwerungen lahmgelegt, während die weitbauchigen, sichergehenden Frachtschiffe der holländischen Handelsflotte den Rheinverkehr stromauf und stromab beherrschten. Es fand immer noch hier ein ausgebreiteter Handel statt; das alte Köln behauptete sich als erster Vermittlungsplatz für das ganze niederrheinische Deutschland, und Frankfurt entwickelte sich durch die hier zusammenströmenden Kapitalien zu einem einflußreichen Wechsel- und Zahlungsmarkt; aber der Handelsverkehr war zumeist in der Hand des holländischen Kaufmanns, während die Selbsttätigkeit des deutschen Kaufherrn erstickt wurde, da ihm jede Möglichkeit eines überseeischen Eigenhandels unterbunden war. Die Gewerbetätigkeit blühte nach wie vor in Süd- und Westdeutschland, aber unter holländischem Einfluß; denn trotz des angestregten Fleißes namentlich auf dem Gebiete der Leidener Tuchfabrikation vermochte das kleine Land nicht Waren genug für die ausgedehnten Verbindungen seiner Handelskompanien zu liefern. Schwäbische und hessische Leinwand, Waffen und Kriegsgerät aus Westfalen, Nürnberger und Augsburger Kurzwaren, dazu die Weine von der Mosel, vom Main und Neckar und eine Menge anderer Erzeugnisse gingen den Rhein hinab, wurden in Köln auf die holländischen „Dickbäuche“ geladen und als holländisches Eigentum und zu holländischem Vorteil in die überseeischen Länder verkauft. Einen Haupt handelsgegenstand bildete dann vor allem das Schiffsbauholz, dessen gesamter Reichtum aus den westdeutschen Gebirgen jetzt ausschließlich den holländischen Werften zugute kam. Fast volle zwei Jahrhunderte wurde Deutschland durch den Verlust seiner Rheinmündung in den Zustand hilfloser Knechtschaft versetzt!

Alle Städtetage hallten wider von Klagen über die holländischen Bedrückungen — aber man kannte in Amsterdam nur zu gut die Schwächen des Reiches und antwortete mit noch viel schärferen Maßnahmen!

Damit kommen wir auf den eigentlichen Hauptgrund für den Verfall des deutschen Welthandels nach der Mitte des 16. Jahrhunderts. Nicht die Verschiebung der Welthandelswege auf die westlichen Meere hat ihn verschuldet, sondern die Ohnmacht der Reichsgewalt, welche den

deutschen Kaufmann nicht gegen die Selbstsucht übermütiger Handelsrivalen zu schützen verstand.

Auch der Niedergang der Hanse, deren Seemacht damals unter der Nebenbuhlerschaft des aufstrebenden Küstenvölkchens zerbröckelte, beweist die Richtigkeit dieser Anschauung.

Zweifellos hat auch der Beginn der Ozeanischifffahrt den hanseatischen Handel beeinträchtigt. Der Brunnenquell, aus welchem der Reichtum des großen Bundes floß, war ja die Ostsee; hier lag stets der Schlüssel seiner Machtstellung. Je größere Bedeutung jetzt die Nordsee und die am weitesten westlich gelegenen Küstenplätze gewannen, um so mehr wurde der Handelseinfluß der Ostsee und ihrer Kaufmannsstädte geschwächt. Die Verrückung des alten Schwerpunktes der hansischen Macht hat also zweifellos mitgewirkt, um Lübeck aus einer ersten Welthandelsstadt des europäischen Nordens zu einer bescheidenen Ostseehandelsstadt von lokaler Bedeutung heruntersteigen zu lassen.

Immerhin traten aber doch die vollen Wirkungen dieser großen wirtschaftlichen Umwälzungen erst in einer Zeit deutlich zutage, wo die Hanse von den Nachbarnationen längst überflügelt war. Die Hanse gehörte bereits zu den Toten, als Holländern und Engländern der vornehmste Gewinn des europäischen Welthandels durch die Verlegung der Weltstraße zufiel. Dazu besaß die Hanse doch auch an der Nordsee wichtige Stützpunkte und günstige Häfen, wie Bergen an der skandinavischen Küste oder wie die beiden hanseatischen Hamburg und Bremen, die doch heute im überseeischen Verkehr eine so außerordentlich wichtige Rolle spielen. Somit erzwang die äußere Natur durchaus nicht den völligen Niedergang. Durch seine geographische Lage war Deutschland keineswegs gehindert, den neuen Bahnen des Welthandels zu folgen, und wenn ihm auch die Rheinmündung verstopft war, so besaß es doch an Weser und Elbe sehr entwicklungsfähige Hafenplätze, durch welche die Hanse ebensoviel Anteil am Weltverkehr erlangen konnte wie die kleine Republik der vereinigten Niederlande.

Dazu übersieht man gewöhnlich, daß die Hansekaufleute ebenso rasch und kräftig wie ihre schwäbischen Genossen sich den veränderten Verhältnissen nach den Entdeckungen anzupassen suchten. Sie waren die ersten auf dem Platze, als es galt, die Waren Indiens nicht mehr in Brügge aus der Hand der Italiener, son-

82 V. Das Entdeckungszeitalter u. d. Aufkommen von See- u. Handelsstaaten  
dern in Lissabon aus der der Portugiesen in Empfang zu nehmen. Häufig erschienen die hansischen Koggen in Lissabon und Sevilla, um die Kostbarkeiten des Orients gegen Industrieerzeugnisse oder nordeuropäische Massenartikel einzutauschen, so daß sie den Vertrieb der Levantewaren für den Norden und Nordosten Europas noch längere Zeit in der Hand behielten.

Somit erscheint die landläufige Vorstellung, daß die Verschiebung des Weltverkehrs auch das Absterben des großen norddeutschen Handelsbündnisses heraufbeschworen habe, zum mindesten recht anfechtbar. Wie der Handel der oberdeutschen Kaufherren, so ist auch das Übergewicht der Hanse gebrochen worden durch die Ohnmacht des Deutschen Reiches und durch das Aufkommen anderer europäischer Handelsmächte. Der staatenlose deutsche Kaufmann mußte seinen Nebenbuhlern erliegen, sobald diese einen Rückhalt auf dem Weltmarkt an der bewaffneten Macht geographisch geschlossener und militärisch gerüsteter Staaten erhielten. Als die nordeuropäischen Herrscher nach der Begründung des monarchischen Einheitsstaates sich durch Förderung von Gewerbe und Schiffahrt einen nationalen Handelsstand erzogen, mußte der locker gefügte schutzlose Städtebund zusammenfallen.

In Rußland ließ Iwan III. durch eine wilde Rotte den deutschen Kaufhof Nowgorods überfallen, die Bewohner desselben festnehmen und ihre Waren im Werte von einer Million Gulden mit Beschlagnahme belegen. So zerriß der erste Alleinherrscher aus dem Hause Rurik mit roher Hand die alten, oft beschworenen Verträge!

Gustav Wasa begründete in Schweden mit Lübeds Hilfe ein kräftiges Herrschergeschlecht, aber rücksichtslos vergaß er gegenüber den eigenen Interessen die alten Verpflichtungen und versetzte dem deutschen Ostseehandel schwere Schläge, indem er den hansischen Rechten kurzerhand ein Ende machte. Zwar versuchte Lübeck in einem letzten verzweifelten Kampf den Sund zu gewinnen und so den Schlüssel der Ostsee in die Hand zu nehmen, aber Jürgen Wullenweber erlag in der Grafenfehde der vereinigten Macht der drei nordischen Kronen. Auch dem letzten Reste des russischen Handels der Hanse bereitete das aufstrebende Schweden ein Ende. Erich XIV. verbot die Narwafahrt, beschlagnahmte

dort in den russischen Gewässern eine vierzig Schiffe starke Hanseflotte, und als die Städte sich gegen diesen brutalen Übergriff in einem siebenjährigen Kriege nicht ohne Ruhm wehrten, begann eine Zeit vernichtender Kaperwillkür.

Die Dänen waren gleichfalls zum Seefahrervolk auf ihrer Inselheimat geworden, besonders seit der Hering „aus nur ihm bekannten Gründen“ seine Laichplätze von der pommerschen an die südschwedische Küste verlegte. Christian IV. von Dänemark-Norwegen suchte grundsätzlich das „dominium maris baltici“ an sich zu reißen. Er versagte der Hanse die Bestätigung ihrer Privilegien, verfolgte mitten im Frieden mit Lübeck dessen Kauffahrteischiffe bis auf die Reede von Travemünde und sperrte überhaupt bei seinen Kriegen die Häfen der Städte, wie es seinen Interessen entsprach.

In England wirkte allmählich der belebende Einfluß des immer mächtiger von Westen hereinziehenden asiatischen Warenstromes, und gegen das Übergewicht der Hanse und ihres Stahlhofs empörte sich der Selbstständigkeitsdrang des englischen Volkes, der sich in heimlichem und offenem Widerstand gegen die deutsche Handelshegemonie Luft machte, in demselben Maße, in welchem die Handelstätigkeit der Engländer unter der nationalen Wirtschaftspolitik der Tudors erstarkte. Unter Elisabeth fand diese Entwicklung ihr Ende. Als sie die Ohnmacht und Schutzlosigkeit des Kaufmannsbundes erkannte, vernichtete sie die letzten Überbleibsel hanasischer Macht, indem sie im Jahre 1598 die Pforten des Stahlhofs schloß und die deutschen Kaufleute ausweisen ließ. Ja, sie wußte den früheren Zustand in sein gerades Gegenteil zu verkehren; denn der Gilde der wagenden Kaufleute (merchant adventurers) bahnte sie bald einen Weg bis tief ins Innere Deutschlands hinein.

Die Niederländer schließlich wurden für die Hanse besonders gefährliche Gegner. Waren sie schon früher durch den Rückhalt an die spanische Weltherrschaft unbequeme Nachbarn gewesen, so wurden sie jetzt nach dem siegreichen Freiheitskampf triumphierende Nebenbuhler; denn sie waren gedeckt durch die politische Macht ihres Seestaates, dessen ganzes Streben ausschließlich auf Handelsgröße gerichtet war. Sie begnügten sich nicht damit, dem westlichen Handel der Hanse Abbruch zu tun, sondern

sie drängten sich auch immer entschiedener in das eigentliche Herrschaftsgebiet der Hanse, in die Ostsee, ein und schmälerten hier den Einfluß der deutschen Städte.

Allen Feindseligkeiten der überlegenen Handelsmächte des Nordens stand nun die Hanse wehrlos gegenüber. Ihre eigene Kraft reichte zum Widerstand nicht hin, zumal sich im Innern des Bundes selbst häufig Zwiespalt zwischen den Städten des Ostens und Westens zeigte, und das Reich vermochte um so weniger zu helfen, als manche der landesfürstlichen Territorialherren gleichfalls in scharfem Gegensatz zum Bunde standen und sein Dahinsinken nicht nur mit Gleichgültigkeit, sondern sogar mit Befriedigung verfolgten.

Die Reichslosigkeit also, welche früher die glanzvolle Entwicklung des städtischen Lebens veranlaßt hatte, wurde unter veränderten Verhältnissen zur Ursache seines Niedergangs. Das war eben das Unglück des deutschen Volkes, daß in dem Augenblick, wo andere Handelsmächte erstarkten und den Weltverkehr unter sich aufteilten, die Zersplitterung des Reiches durch Uneinigkeit und religiösen Zwiespalt ihren Höhepunkt erreichte.

In anderer Beziehung freilich bedeutete der Verfall der Hanse ebenso wie das Verblühen der italienischen Städterepubliken den Anbruch eines neuen Zeitalters des Wirtschaftslebens und einen Fortschritt in der Entwicklung des Handelwesens überhaupt: die Zeit der städtischen Seeherrschaft ist beendet, und politisch erstarkte Seestaaten beginnen den Handel über die neuerschlossenen Ozeane auszubeuten.

## **VI. Das Zeitalter der holländisch-englisch-französischen Kämpfe um die See- und Handelshegemonie.**

a) Holland — England — Frankreich. Das 17. und 18. Jahrhundert bringen die Zeit der großen Kämpfe, welche zwischen Holland, Frankreich und England um die Seeherrschaft und damit um die Handelsstraßen ausgefochten wurden.

Die Ostindische Kompanie hatte ja zunächst eine glänzende Tätigkeit eröffnet. Mit ihrem gewaltigen Reichtum und der zunehmenden Bedeutung ihres Handels gewann sie solches Ansehen, daß schließlich das Wohl und Wehe des ganzen Landes mit ihrem Wohlstand aufs engste verknüpft schien. Aber das ausschließliche

Streben nach Gewinn führte den zum Herrscher erhobenen Kaufmann auf Abwege. Mehr noch als die ersten Bahnbrecher des neuen Verkehrs haben es die Holländer verstanden, mit echt niederdeutscher Zähigkeit die jüngst entdeckten Pfade im eigensten Interesse auszubeuten. Man suchte immer nur zu ernten, aber ohne auch für die Zukunft zu säen. Um gegenwärtiger Vorteile halber wurden die Kolonien erschöpft und ihre Bewohner durch harte Steuern und Lieferungen auf die tiefste Stufe des Elends herabgedrückt. Jeder Auslehnungsversuch wurde mit Grausamkeit geahndet, und weil die Niederländer nicht alle Gewürze wegschaffen konnten, da die Menge für ihre Lagerhäuser zu groß wurde, rotteten sie durch Feuer und Art die überflüssigen Wälder aus, um jeden Wettbewerb anderer Völker zu vernichten. So zerstörten sie selbst die Grundlagen, auf denen sie doch weiterleben mußten, und erstickten die Keime eines künftigen Wohlstandes. Mit einer Schuldenlast von etwa 150 Millionen Gulden lief das Ende der Kompanie in völligem Bankrott aus.

Auch insofern mußte die Seegewalt der Holländer Einbußen erleiden, als ein reiner Handelsstaat auf die Dauer nicht lebensfähig ist, wenn er nicht an einer gesicherten und auch nach Volkszahl hinreichend starken Landbasis einen Rückhalt besitzt. Die Niederländer aber hatten ihre Gesamtpolitik den Beziehungen zur See angepaßt, so daß ihre wirtschaftliche Kraft wie ihre staatliche Existenz einzig und allein auf der Beherrschung des Meeres beruhte. Aber neben den großen Flotten auch noch Landheere zu unterhalten, ging über die Leistungsfähigkeit der Republik hinaus. So vernachlässigte sie im Interesse der Marine die Landarmee, so daß nun die Bevölkerung in den Kriegen gegen den übermächtigen französischen Nachbar wirtschaftlich verblutete, und das Reich als Kontinentalstaat seiner Bedeutung entkleidet wurde. Seine Geltung als erste Seehandelsmacht büßte Holland gleichzeitig ein.

Die Britischen Inseln hatten ja während des Mittelalters ein ziemlich bedeutungsarmes Randstück der zivilisierten Welt gebildet und waren zumeist nur als ein Wolle oder Zinn lieferndes Ausbeutungsfeld bekannt. Freilich waren die geographischen Vorbedingungen für die spätere Herrschaft auf dem Weltmeere schon damals gegeben: die vorzüglichen Seehäfen, die Fülle natürlicher

Flußhäfen, welche zur Zeit der Flut selbst größeren Handelschiffen zugänglich sind, die wetterfeste Art und die seemännische Kraft, welche der Kampf mit den Elementen beim Fischfang an der oft sturmgepeitschten Küste den Landesbewohnern anerzogen hat, vor allem die Gunst der Meereslage, welche die Sicherheit gegenüber dem Kontinent verbürgte, und die später so viel bewunderte Handelslage zwischen den fortgeschrittensten Staaten des europäischen Festlandes und dem jungfräulichen Boden der amerikanischen Kolonien. Aber erst Elisabeth schloß den Bund mit der See und gab den Anstoß, die naturgegebenen Vorzüge des Inselreiches in vollem Umfange auszunützen. Die politischen und religiösen Gegensätze zu Spanien machten England von Anfang an zum Verbündeten Hollands; aber nur der gemeinsame Gegner hielt den Interessenstreit nieder, der sich zwischen den beiden protestantischen Seestaaten um so mehr herausbildete, je drückender die Vorherrschaft Hollands auch für den englischen Seeverkehr sich fühlbar machte. Da erhob Cromwell durch Erlass seiner Navigationsakte Einspruch gegen die niederländische Handelsbevormundung, und durch die siegreiche Verfechtung seiner Bill begründete er Englands Größe und Hollands Niedergang.

Die Navigationsakte hatte den ausgesprochenen Zweck, den Zwischenhandel der Holländer lahmzulegen. Sie bestimmte in der Hauptsache, daß Waren überseeischen Ursprungs nach England nur auf britischen Schiffen eingeführt werden durften, und ferner, daß die aus europäischen Ländern stammenden Waren auf britischen Schiffen oder auf solchen des Ursprungslands nach England gebracht werden sollten.

Die Schiffsahrtsakte trug also einen herausfordernden Charakter für alle seefahrenden Nationen und war vor allem eine den Holländern ins Gesicht geschleuderte Kriegserklärung. Feindseligkeiten waren die Folge; die Überlegenheit der Engländer trat unzweifelhaft hervor, in Amsterdam stockten die Geschäfte, und schließlich beugte sich die niederländische Flagge vor der aufsteigenden Löwenstandarte von England. Die Navigationsakte hat der holländischen Frachtschiffahrt den tödlichen Stoß versetzt. Seitdem zog sich Holland immer mehr von der Teilnahme an den europäischen Angelegenheiten zurück. Zwar triumphierte noch der Heldengeist von Ruyter und Tromp, und der Friede von Utrecht

brachte eine Reihe wichtiger Vorteile, aber ganz allmählich schwand doch die Überlegenheit der kleinen Föderativrepublik dahin.

Auf die englisch-holländische Handelskriegsperiode folgte der Kampf um den Einfluß zur See, welchen England und Frankreich miteinander auszufechten hatten.

Seit dem Dreißigjährigen Kriege war das französische Staatswesen unter Richelieus kraftvoller Leitung zu einer bedeutenden Machtstellung erstarkt, so daß es mit gutem Erfolge in den Wettbewerb um die See eingreifen konnte. Es hatte sich reichen Kolonialbesitz angeeignet, und eine stattliche Kriegsflotte war bereit, den überseeischen Handel zu schützen. Freilich war Frankreich mehr noch als Holland ein Kontinentalstaat, und als Ludwigs XIV. ehrgeizige Politik eine Reihe zehrender Landkriege heraufbeschwor, wurden durch die fortgesetzte Verstärkung der Landmacht dem Staate so ungeheure Opfer aufgebürdet, daß für die Kriegsflotte nur geringfügige Mittel übrigblieben. England dagegen, dank seiner Inselage ein reiner Seestaat, konnte seine Kraft der Ausbildung der Flotte zuwenden; während es selbst gegen einen Angriff zu Lande ziemlich sicher war, konnte es durch seine Verbündeten auf dem Kontinent Frankreichs Landmacht in solchem Umfange beschäftigen, daß die französische Flotte sich nicht entsprechend entwickeln konnte. Der siebenjährige Kolonialkrieg, den England gleichzeitig mit den Ruhmestaten Friedrichs des Großen gegen den festländischen Nebenbuhler führte, war, vom Standpunkte der Handelspolitik aus betrachtet, von weittragendster Bedeutung: er erhob England zum führenden Seestaat und stellte Frankreich, das durch ihn den größten Teil seiner Kolonien verlor, endgültig an die zweite Stelle.

So wurden zugleich mit den Problemen der europäischen Politik die Fragen des Kolonialbesitzes ausgetragen, und Hand in Hand mit dem siegreichen Emporkommen der britischen Seemacht ging der Aufschwung der britischen Kolonialherrschaft. Die militärischen und staatsmännischen Gaben Robert Clives begründeten mit dem englisch-ostindischen Kolonialreich die Oberhoheit des Inselstaates in Südostasien, und auch der Kampf um die Vorherrschaft in Nordamerika endete damit, daß Großbritannien das Erbe von Holland und Frankreich antrat.

Im Gleichschritt mit Kolonialhandel und Schiffsverkehr hob sich jetzt das englische Gewerbe. Mit steigendem Erfolg hatte man statt des Rohwollenerports die Ausfuhr von Wollzeug zu fördern gesucht; jetzt wußte der englische Kaufmann eine monopolartige Herrschaft auf dem Gebiete des Tuchhandels zu erlangen. Dazu blühten auch andere Industriezweige empor. In Manchester erweiterten die Segeltuch-, Woll- und Baumwollfabriken ihre Betriebe, und dazu erlangten die Waffen von Birmingham sowie die Kupfer- und Messingarbeiten von Sheffield einen Weltruf. Durch eine rücksichtslose Handelspolitik suchte die britische Regierung den heimischen Industrien noch kräftiger aufzuhelfen. Während sie durch ein vollendetes Schutzollsystem fremden Waren die Grenzen schloß, riß sie in steigendem Umfang den Welthandel in der altüberlieferten, monopolistischen Form an sich. England überschwemmte die überseeischen Kolonien wie das europäische Festland mit den Erzeugnissen seines nun so vielseitig ausgebildeten Gewerbes und mit den asiatischen und amerikanischen Waren. Den Gipfelpunkt dieses Systems bildete der von Methuen im Jahre 1703 mit Portugal geschlossene Vertrag: England gewährte den portugiesischen Weinen eine Zollermäßigung von  $33\frac{1}{3}\%$ , wogegen sich die portugiesische Regierung verpflichtete, die Einfuhr britischer Fabrikate in keiner Weise zu erschweren.

So war es kein Wunder, daß Amsterdam immer mächtiger durch London überflügelt wurde, und daß die 1694 gegründete Bank von England sich nun zum größten und angesehensten Geldinstitut der Welt entwickelte.

Neben England behauptete Frankreich lange Zeit auf dem Gebiete des Welthandels eine ziemlich ebenbürtige Stellung, wenn es auch allmählich die führende Rolle zur See dem Inselvoth überlassen mußte. Dank der Allmacht des absoluten Einheitsstaates wurde Colbert zum wirtschaftlichen Erzieher seiner Nation. Das von ihm ausgebildete Merkantilssystem erblickte den Reichtum eines Landes in seinem Barvermögen und arbeitete auf die Gestaltung einer Handelsbilanz hin, bei welcher das Volk weniger vom Ausland bezieht, als es demselben verkauft, damit das Ausland den Unterschied in barem Gelde zu zahlen habe. Es mußte deshalb der französische Handel durch Förderung der hei-

mischen Industrie beflügelt werden. Deshalb wurden die Einfuhrzölle für alle fremden Rohstoffe sowie die Ausfuhrzölle für die inländischen Erzeugnisse möglichst ermäßigt, während die Einfuhrzölle für alle Fabrikate des Auslandes wesentlich erhöht wurden. Colbert wollte also durch Herbeischaffung von billigem Arbeitsmaterial das heimische Gewerbe beleben, dem eigenen Handel neue Nahrung geben und den inländischen Markt gegen den Wettbewerb auswärtiger Staaten schützen. Durch Zahlung bedeutender Hilfgelder, durch Prämien und durch Herbeiziehung fremder Gewerbsleute führte Colbert verschiedene neue Industriezweige ein. Die Herstellung von Wandteppichen und von Kristallspiegeln übernahm man von Venedig, die Blech- und Messingwarenfabrikation aus Deutschland, die Tuchweberei aus Holland. Die Seidenweberei wurde durch Staatszuschüsse unterstützt, und auch das Wollengewerbe gewann durch die Fürsorge der Regierung ansehnliche Förderung. Insbesondere bemächtigte sich Frankreich damals der Herrschaft über die Mode, so daß sich ein vielgestaltiges Kunstgewerbe entfaltete. Die Edelsteinschleiferei, die Bijouterie, die Konfektion, die Stickerie, die Herstellung künstlicher Blumen und all der zahllosen Gegenstände, welche bestimmt sind, dem Luxus der besitzenden Klassen zu dienen — all das fand jetzt in Frankreich seine Heimat. So wurde Paris insbesondere für das staatenlose Deutschland zum Brennpunkt der Kultur. Der klägliche Ehrgeiz vieler deutscher Fürsten, das Prunkleben des Sonnenkönigs von Versailles nachzuäffen, führte hier auf allen Gebieten des Lebens zu einer knechtischen Abhängigkeit von französischer Sitte, so daß nun die Luxus- und Galanteriewaren Frankreichs vor allem über den Rhein strömten.

b) Zusammenbruch der deutschen Handelsstädte mit Ausnahme von Hamburg und Bremen. Während so die Großstaaten Europas zu einer kraftvollen Entfaltung ihres Wirtschaftslebens vordrangen, zeigte sich der Handel des Landes, welches einst die merkantile Vorherrschaft geübt hatte, in seiner ganzen Hilflosigkeit. Es ist ja das tragische Geschick des deutschen Volkes gewesen, daß es jene Geistesfreiheit, welche heute die halbe Welt als kostbaren Besitz feiert, mit namenlosen Opfern an Gut und Blut hat erkaufen müssen. Die Religionskriege mit ihren Belagerungen und Plünderungen haben das Lebensmark der deutschen Städte auf-

gesogen und dem bereits erschütterten deutschen Handel den Rest seiner Selbständigkeit geraubt. Der Friede von Münster und Osnabrück lud dann vollends das Joch der Fremdherrschaft auf unseren Nacken. Die Glieder des Reichs, selbständig geworden und durch Sonderinteressen getrennt, waren um so unfähiger zu einem geschlossenen Widerstand gegen die Handels suprematie des Auslandes, als der Kaiser die Macht gegenüber dem Halbmond an der alten Donaustraße halten mußte und vielfach auch seine Macht nur als Mittel zur Förderung seiner Hausinteressen benutzte.

Der Westfälische Friede erkannte ferner die Unabhängigkeit der Niederlande an, und nach wie vor drückte Hollands Handelsentwicklung auf die alten Stapelplätze des Rheingebiets. Nur Frankfurt konnte durch seine Verbindung ins westliche Nachbarland seinen Einfluß wahren; im übrigen aber wurde Deutschlands Hauptstrom zu einer Sackgasse, in welcher holländische Schifffahrt und holländisches Kapital jede Eigenbewegung des heimischen Kaufmanns in Fesseln schlug.

In Süddeutschland wurde Gewerbs- und Handelsleben durch die französische Wirtschaftspolitik schwer geschädigt. Dadurch, daß Colbert die Grenzen Frankreichs gegen die Einfuhr fremder Erzeugnisse schloß, traf er mit empfindlichem Stoß die Industrie der oberdeutschen Städte, welche bisher die Hauptlieferanten für Kunstarbeiten in Holz, Leder und Metall gewesen waren. Mit einem Schlage verloren sie jetzt den Markt in Frankreich; da die französische Mode von Jahr zu Jahr beherrschender ihren Einzug in Deutschland hielt, büßten die süddeutschen Luxuswaren aber auch im Inland ihre Absatzfähigkeit ein, und da Frankreich wiederum die Rohstoffe der umliegenden Länder ohne Einfuhrzölle auffog, wurde dadurch auch eine Verteuerung des Arbeitsstoffes für die deutsche Industrie herbeigeführt, so daß der süddeutsche Kaufmannsstand in dreifacher Beziehung schlimme Einbußen erdulden mußte.

Der Friede von Münster und Osnabrück lieferte den Handel an den deutschen Küsten vollends den fremden Völkern aus. Die Schweden erhielten darin den wichtigsten Teil von Pommern samt der Odermündung bei Stettin und ferner das Bistum Bremen zwischen Elb- und Wesermündung, so daß sie nun auf die Verkehrsstraßen der wichtigsten deutschen Ströme einen beherrschenden

den Einfluß gewannen. Einen großen Teil des rechten Elbufers, die holsteinischen Gebiete, besaßen die Dänen, und wetteifernd mit den Schweden strebten diese danach, den deutschen Elbhandel der dänischen Oberhoheit zu unterwerfen. Schweden und Dänen, Holländer, Engländer und Russen beuteten im Kampf um das „dominium maris baltici“ die Küsten, Flußmündungen und Häfen der Ostsee für sich aus. Mit Recht konnte der Große Kurfürst von Brandenburg ums Jahr 1658 in einem Aufruf sagen: „Was sind Rhein, Elbe, Weser und Oderstrom nunmehr anderes als fremder Nationen Gefangene?“

Aber die deutschen Fürsten, in kirchlichen Streitigkeiten oder in territorialer Kurzsichtigkeit befangen, zeigten kein Verständnis für solche Mahnung. Glaubenskämpfe oder eitles Hofgepränge füllten ihre Zeit aus! Nur vereinzelt finden sich Spuren einer weitblickenden Handelspolitik. Bekannt sind ja die Versuche des Kurfürsten selbst, eine furbrandenburgische Flotte zu gründen, Kolonien in Afrika zu erwerben und „am commercio der großen Welt“ teilzunehmen. Ebenso vergeblich war der Versuch August des Starken von Sachsen, durch Begründung einer großen Handelsgesellschaft den gesamten Pfefferhandel in seine Hand zu bringen oder das Unternehmen Kaiser Karls VI., durch eine Kompanie in Ostende sich am Welthandel zu beteiligen. Aber was wollten solche vereinzelt Versuche gegenüber der Eifersucht der mächtigen Gegner bedeuten!

Während dieser für Deutschland so trüben Zeit machten sich in zwei deutschen Handelsstädten die Keime einer künftigen großartigen Entwicklung bemerkbar, in Hamburg und Bremen. Die beiden Hafenplätze waren vor Lübeck durch ihre den veränderten Verhältnissen des Welthandels günstiger gelegene Lage bevorzugt. Denn die Verschiebung der großen Warenströmungen nach Westen brachte es mit sich, daß die deutsche Nordseeküste immer entschiedener den Vorrang gegenüber den Provinzen am Baltischen Meere gewann. Da nun aber die trefflichste Verkehrsstraße des alten Reiches der Botmäßigkeit der Holländer unterstand, erhielten Weser und Elbe als die demnächst bedeutendsten Wasserfäden am norddeutschen Küstenrand eine erhöhte Bedeutung. Dazu kam, daß man in Hamburg und Bremen mit schärferem Verständnis als in Lübeck die politische Lage erfaßte. Während nämlich Lübeck

um jeden Preis seine Neutralität aufrechtzuerhalten sich bemühte, um wenigstens den damaligen Bestand seines Eigenhandels zu sichern, erkannte man in den beiden Nordseestädten die Unmöglichkeit einer unabhängigen Handelspolitik im Wettbewerb mit Holland und England. Sie entschlossen sich, „mit kraftvollem Hiebe das Tau zu kappen, welches ihr Schiffelein bisher mit der Hansepolitik eng verbunden hatte und sich für eine größere Zukunft einen eigenen Kurs zu suchen“. Sie unterwarfen sich freiwillig dem Übergewicht des fremden Handels und öffneten diesem ihre Tore. So wurden Hamburg und Bremen die Brücken, über welche der englische Handel tief ins Innere Deutschlands hineindrang, aber andererseits wahrten sich die beiden Städte dadurch, trotz aller Drangsale des 17. und 18. Jahrhunderts ihre einflußreiche Stellung und bildeten sich nach und nach zu den wichtigsten Knotenpunkten des deutschen Überseehandels heraus.

Hamburg war durch seine Lage zur Vermittlung des Warenverkehrs zwischen England und dem inneren Deutschland besonders geeignet und stand schon im Zeitalter der Elisabeth mit London in naher Verbindung. Wie einst die Hanse ihre mit Freiheiten aller Art ausgestatteten Kontore in den fremden Staaten unterhielt, so gewährte jetzt Rat und Bürgerschaft von Hamburg der englischen Handelsgesellschaft der „Merchant Adventurers“, der „wagenden Kaufleute“, gastfreundliche Aufnahme. Diese schuf sich hier eine selbständige Niederlassung und machte Hamburg zu einem Hauptmarkt englischer Ein- und Ausfuhr für die Mitte des europäischen Festlandes. Über Hamburg versorgte England den Kontinent mit den Kolonialwaren Asiens und Afrikas und mit den Erzeugnissen seines eigenen Gewerbefleißes: von Hamburg aus gingen die Warenzüge entweder über Lüneburg und Braunschweig oder an der Elbe und Saale herauf über Magdeburg und Halle, Leipzig und Dresden durch das aufblühende sächsische Industriegebiet bis nach Böhmen und Bayern, oder sie wurden längs der Havel und Spree nach Mecklenburg und Brandenburg vertrieben. Über Hamburg zog England aber auch die Erzeugnisse Deutschlands heraus, um sie auf eigene Rechnung in anderen Weltteilen zu verwerten. Insbesondere gingen die Naturprodukte des Elb-Odergebietes, Getreide, Flachs, Holz, Hanf, Obst u. dgl., über Hamburg als Rückfracht nach England; vor allem aber wurde die

Elbestadt ein Hauptstapelplatz für die Erzeugnisse der Leinweberei, des einzigen deutschen Gewerbes, welches unter dem Verfall der übrigen an Bedeutung gewann und in Westfalen, Hessen, Schlesien, der Lausitz usw. infolge des ausgedehnten Flachsbauens und der billigen Arbeitskräfte betrieben wurde. Infolge vermehrter Nachfrage in den Kolonien wurde Leinwand in solchen Massen von Holländern und Engländern nach den überseeischen Gebieten verschickt, daß jene einen großen Teil des Bedarfs nicht mehr durch die eigene Betriebsamkeit decken konnten, sondern aus Deutschland über Hamburg beziehen mußten. Als dann weiter zahlreiche hervorragende Großhändler aus Antwerpen mit bedeutenden Kapitalien und vielerprobten Handelserfahrungen ihren Sitz nach Hamburg verlegten und hier im Jahre 1619 eine Börse und Girobank nach dem Muster von Amsterdam errichteten, erhielt der Handel der Elbestadt ein weiteres Förderungsmittel, dem es nicht zum geringsten seinen neuzeitlichen Aufschwung verdankt.

Auch Bremen, welches seit dem Verluste der Rheinmündungen den wichtigsten deutschen Hafen nach Westen hin darstellte, wuchs allmählich über die bescheidene Rolle eines lokalen Ausfuhrhafens für das Wesergebiet hinaus. Freilich war es durch die Eifersucht der holländischen Nachbarn bedroht, welche einen selbständigen Handel der Stadt nach den Küsten des Stillen Ozeans nicht dulden wollten, und zu Lande übten die Schweden, welche das Erzbistum bis dicht an die Tore der Stadt besetzt hielten, einen lähmenden Druck auf die Betätigung der Bürger aus. Daher konnte sich auch Bremen nur durch Unterordnung unter die englischen Handelsinteressen seinen Einfluß wahren, indem es die fremden Erzeugnisse das ganze Wesergebiet hinauf vertrieb, und versuchte nur durch Beteiligung an der Hochseefischerei seine eigenen Handelswege zu gehen.

c) Die Unabhängigkeitserklärung der nordamerikanischen Kolonien. Ein wesentlicher Fortschritt zum Besseren bahnte sich für Deutschland mit dem Jahre 1776 an, welches eine schwere Probe für die englische Herrschaft brachte. Wie in Ostindien, so hatte auch in Nordamerika England das Erbe der Holländer und Franzosen angetreten. Bald hatte sich gezeigt, daß die Briten ganz anders als ihre Vorgänger befähigt waren, den neugewon-

nenen Erdteil mit dem Reichtum seines Bodens nutzbar zu machen. Im Gegensatz zu der selbstmörderischen Ausbeutungspolitik der anderen Völker begannen sie eine zielbewusste Tätigkeit in dem unkultivierten Lande zu entfalten. Die Eingeborenen wurden zurückgedrängt, und rasch bevölkerten sich die Küsten und Inseln an der atlantischen Seite mit englischen Siedlern, welche die sachgemäße Bewirtschaftung der unerschöpflichen Hilfsquellen des Landes in Angriff nahmen. Während sich in den ersten Jahrzehnten die Entdeckung Amerikas für den Welthandel längst nicht in dem Umfang fühlbar gemacht hatte, als die Auffindung des Seewegs in das seit Urzeiten hochkultivierte Indien, so trat das junge Kolonialreich jetzt immer beherrschender im Völkerverkehr hervor, je mehr seine Erzeugnisse, Kaffee, Tabak, Kakao, Zucker usw., zu Massenbedürfnissen des europäischen Kulturkreises wurden.

Aber freilich, die Entbehrungen und Mühsale bei dem Urbarmachen der Wildnis sowie die fortdauernden blutigen Kämpfe mit Indianern, Holländern und Franzosen mußten in den Kolonisten einen trotzigsten Freiheitsinn und ein kräftiges Selbstbewußtsein großziehen. Durch das Gefühl der Zusammengehörigkeit und der gleichen Wirtschaftsinteressen wuchsen sie zu einer nationalen Masse zusammen, und es arbeitete sich allmählich ein Gesamtwille heraus, auch dem Mutterland gegenüber die heimische Wohlfahrt zu schützen. Denn das straff angezogene britische Monopolssystem verwehrte den amerikanischen Siedlern jeden selbständigen Handel und verhinderte das Entstehen einer eigenen Industrie. Die Kolonien konnten ihre Rohstoffe einzig und allein nach England liefern, durften aber selbst kein Großgewerbe treiben, sondern sollten als Gegengabe englische Gewerbeserzeugnisse oder durch Vermittlung britischer Kaufleute über England versandte Manufakturen in Empfang nehmen.

Die Erbitterung über dieses System führte zum nordamerikanischen Freiheitskrieg, in welchem das Mutterland die Unabhängigkeit der dreizehn Kolonialstaaten anerkennen mußte.

England war nicht gerade rühmlich unterlegen, und man prophezeite dem Inselstaat damals einen allmählichen Verfall. Die Kaper der mit den Unabhängigkeitskämpfern verbundenen Holländer, Franzosen und Spanier taten der britischen Seeschifffahrt

bedenklichen Abbruch; der Versand englischer Produkte nach Amerika hörte zunächst fast gänzlich auf, während der Handel der Neutralen auf Kosten Englands größeren Umfang annahm. Dazu brachte der langwierige Kampf eine bedenkliche Zunahme der Schuldenlast mit sich. Aber bald stellte es sich heraus, daß nicht das besiegte Großbritannien die üblen Folgen des amerikanischen Freiheitskrieges zu tragen hatte, sondern die Nachwirkungen desselben trafen im Gegenteil die einstigen Bundesgenossen der jungen Republik. Gegen diese focht England mit der ganzen Wut, welche seine Mißerfolge jenseits des Ozeans im Volke angesammelt hatten. Hollands Kolonien wurden fast sämtlich erobert, seine Schiffe massenhaft gekapert, seine Handelsmacht vernichtet. Bald zeigte es sich auch, daß Frankreich in seinen Finanzen durch den mehrjährigen Krieg zugrunde gerichtet war, und daß Spaniens mittel- und südamerikanische Besitzungen ein verderbliches Beispiel am Unabhängigkeitskampf des Nordens erhalten hatten.

Englands Handel dagegen besaß schon nach wenigen Jahren einen größeren Umfang als je zuvor. Militärisch und politisch unterlegen, hat es wirtschaftlich gewonnen. Denn nun zeigte sich die Festigkeit der Bande, welche gleiche Abstammung, gleiche Sprache und Sitte sowie zahlreiche Familienverbindungen zwischen zwei Ländern knüpfen. Engländer und Amerikaner sind ja durch Rasse und Sprache einander näher verwandt als irgendwelche anderen kaukasischen Völker, und hier wie dort hat sich die öffentliche Meinung mit immer stärker betonter Entschiedenheit für ein gutes Einvernehmen zwischen beiden Staaten ausgesprochen. So ließ das amerikanische Volksempfinden auch damals bald wieder eine Annäherung suchen, und es stellte sich nun heraus, daß der in freiere Formen gekleidete, von keinem System kommerzieller Beschränkung gehemmte Handel Amerikas mit England doppelt so ergiebig als der bisherige Zwangshandel war.

Der hochwichtige Wendepunkt der Weltgeschichte, welcher auch auf außereuropäischem Boden ein ebenbürtiges Reich kaukasischer Rasse begründete, ließ also den atlantischen Inselstaat vollends zu einer Welt handelsmacht werden, der die weitere Kulturentwicklung der jungen amerikanischen Nation in erster Linie zugute kam.

Aber auch für den deutschen Außenhandel leitete die Losreißung

der englischen Kolonien in Nordamerika eine neue große Entwicklungsperiode ein. Während die Engländer durch den amerikanischen Krieg in Anspruch genommen waren, brachten die unbetheiligten Mächte unter Führung von Rußland die Grundlinien eines Seevölkerrechts der Neutralen zur Geltung. Danach sollten neutrale Schiffe von einem Hafen zum andern und an den Küsten der kriegführenden Mächte freie Schifffahrt genießen unter der Bedingung, daß sie nicht Waffen und Kriegsmaterial als Konterbande mit sich führten. Unter dem Schutze der Neutralität knüpften nun auch die beiden deutschen Nordseestädte einen unmittelbaren Verkehr mit dem jungen Staatswesen jenseits des Ozeans an und gewannen so Anteil an dem Handel nach dem befreiten Amerika. Die durch England herbeigeführte Vernichtung der Blüte von Amsterdam verdoppelte die Geschäftstätigkeit von Hamburg und Bremen. Denn nunmehr fiel auch der ganze Handel mit Süd- und Westdeutschland und der Schweiz, welcher vorher von Holland aus auf der Rheinstraße betrieben wurde, der neutralen Flagge der Hansestädte zu.

Als im Jahre 1783 der Pariser Friede die neue Weltlage festigte, hatten sich auch die veränderten Handelsverhältnisse so bestimmt herausgebildet, daß an dem Bestand eines selbständigen Überseehandels von Hamburg und Bremen nicht mehr zu rütteln war. Zum erstenmal wurde in der Geschichte des Handels das Monopolsystem grundsätzlich durchbrochen!

Der Bezug der Kolonialwaren auf geradem Wege und auf eigene Rechnung des deutschen Kaufmanns übte nun wieder eine Rückwirkung auf den Handel der beiden Städte ins Innere des Reiches aus. Von Hamburg und Bremen wurden die Güter auf Land- und Wasserwegen über Harburg, Lüneburg und Minden weitergeschafft, und die alten Binnenhandelsplätze, wie Frankfurt a. M., Leipzig und Braunschweig, erhielten so eine erhöhte Bedeutung. Auch die Gewerbskraft begann langsam zu erstarren, je mehr sich die Abhängigkeit der Bevölkerung von englischer Bevormundung, holländischem Kapital und französischer Modeherrschaft löste. Es folgte Deutschlands Erwachen!

d) Die Kontinentalsperre. Freilich brachte der Beginn des 19. Jahrhunderts noch empfindliche Rückschläge. Kaum war das britische Reich aus dem Sturme des amerikanischen Freiheits-

Krieges siegreich zuletzt hervorgegangen, da wurde seine Handlungsherrschaft auf eine zweite harte Probe gestellt: Napoleon nahm den Riesenkampf um die Hegemonie zur See wieder auf. Es war „ein Kampf des Löwen gegen den Walfisch“; der Kaiser vermochte trotz seiner siegreichen Heere dem seegewaltigen Inselreich nicht beizukommen. Da faßte er den genialen Plan, den gesamten Handel Englands mit dem europäischen Kontinent zu unterbinden und damit auch die politische Macht des Staates in der Wurzel zu vernichten. Am 21. November 1806 erließ er von Berlin aus das Blockadedekret: Jeder Handelsverkehr mit den Britischen Inseln wurde untersagt, und jede Ware, welche aus England oder seinen Kolonien kam, wurde als gute Prise erklärt.

Napoleon stand damals auf dem Gipfel seiner Macht; halb Europa mußte sich der Anordnung des Imperators fügen. Freilich geschah das nur widerwillig, denn man erkannte sehr wohl, daß die Einbuße, welche dem englischen Handel zugebracht war, umgekehrt wiederum der Industrie und dem Warenverkehr Frankreichs zugute kommen sollte. Öffentlich sprach zwar Napoleon gern von der „solidarischen industriellen Entwicklung Europas“; aber seine Politik lief zweifellos darauf hinaus, den ökonomischen Schwerpunkt Europas von London nach Paris zu verlegen, d. h. die französische Industrieherrschaft an die Stelle der englischen zu setzen.

So war es ein fürchterlicher Schlag, zu welchem der Kaiser ausholte, um den verhassten Feind zu zerschmettern, und das Inselreich geriet zweifellos in die größte Gefahr. Es war England zwar gelungen, sich politisch vom Kontinent loszulösen; aber wirtschaftlich war ihm dieser doch unentbehrlich, weil er sein wichtigster Absatzmarkt war. Gelang es dem Kaiser in der Tat, den übrigen Festlandsstaaten seinen Willen aufzuzwingen, so mußte England unterliegen, ohne mit Waffengewalt besiegt zu sein. Unter diesen Umständen vermochte sich England nur zu halten, wenn es in der gleichen rücksichtslosen Weise seine Seeherrschaft ausbeutete, wie Napoleon das Festland tyrannisierte.

Zunächst entwickelten die britischen Schiffe einen ausgedehnten Schmuggelhandel. Von Gibraltar und Malta aus wurde ein blühender Schleichhandel mit der Pyrenäenhalbinsel getrieben, selbst zu jener Zeit, als diese größtenteils von französischen Truppen

besezt war. Auch Helgoland und Jerser lieferten Stapelplätze als Ausgangspunkte für den verbotenen Handelsverkehr.

Dazu suchten die Engländer neue Verkehrswege auf. Sie bahnten Handelsbeziehungen mit den spanischen Ländern in Südamerika an, und auch die erzwungene Übersiedelung des portugiesischen Hofes nach Brasilien kam dem englischen Handel zugute. Vor allem richteten sie die furchtbare Waffe ihrer Flotte gegen alle Staaten, welche sich freiwillig oder gezwungen dem napoleonischen Systeme angeschlossen hatten. Die Beutezüge der englischen Korsaren vernichteten den französischen Seehandel, indem sie die feindlichen Schiffe kaperten und die Kolonien der Franzosen in Besiz nahmen: Nur eine kümmerliche Küstenschiffahrt blieb von der einst so stolzen Handelsflotte Frankreichs übrig. Auch Spanien und Holland büßten jetzt ihre überseeischen Länder ein; Dänemark wurde plötzlich überfallen, Kopenhagen während dreier Tage beschossen, bis die Dänen ihre gesamte Flotte auslieferten. Während der Zeit der Kontinental Sperre hat England nicht weniger als 1110 Kriegsschiffe zerstört und mehr als 4000 Kauffahrteischiffe als gute Prise seiner Handelsflotte einverleibt.

So fiel der ganze Kolonialhandel den seebeherrschenden Briten zu. Als nach dem unglücklichen russischen Feldzug der Kontinent das Joch Napoleons abwarf, da war die erste Fessel, welche jedes Land sprengte, die Festlandssperre. Nun war Frankreich im zwanzigjährigen Riesenkampfe unterlegen, und England, dessen Industrie verdrängt, dessen Handel ausgerottet, dessen politische Macht durch jene brutale Gewaltmaßregel untergraben werden sollte, triumphierte. So hat dieses System der britischen Handelsmacht nicht geschadet, sondern vielmehr Frankreich und den übrigen beteiligten Staaten schwere Opfer auferlegt. Gerade nach dem Sturze des Kaisers zeigte es sich deutlich, daß England nicht nur die Vorteile der See sich errungen, sondern auch jede ernsthafte Konkurrenz im Wirtschaftsleben der Völker niedergeworfen hatte. Alle Magazine, welche als Lagerstätten für den Schmuggelhandel gedient hatten, entleerten sich jetzt schnell; urplötzlich sah sich der Kontinent von einer unendlichen Menge britischer Kolonial- und Industrieprodukte überschwemmt, welche der englische Handel um jeden Preis absetzen wollte. Die Folge davon war ein allgemeines Sinken der Preise, was wiederum verhängnisvolle Krisen im

Geschäftsleben nach sich zog. Auch die französische Industrie, welche zunächst durch den Ausschluß der englischen Konkurrenz manche Vorteile davongetragen hatte, vermochte jetzt der Sturmflut nicht standzuhalten, welche nach dem Niederreißen des schützenden Walles über sie hereinbrach. Die Engländer dagegen konnten in den folgenden Jahrzehnten im allgemeinen unter günstigeren Verhältnissen und deshalb auch wohlfeiler fabrizieren. Denn England war als einziger Staat Europas von den mehr als zwanzigjährigen Kriegsstürmen unberührt geblieben, und während nun der ganze Kontinent nach den Erschütterungen der Napoleonischen Ära zunächst ermattet die Arme sinken ließ, gewann England durch rasche Ausbildung der Dampftechnik einen riesigen industriellen Vorsprung und entwickelte sich so zur ersten Handelsmacht des 19. Jahrhunderts!

## VII. Die Ära der Dampfmaschine.

a) **Allgemeiner Überblick.** Das 19. Jahrhundert brachte nach der Verbannung Napoleons eine Epoche verhältnismäßiger Ruhe, welche angestrengtester Friedensarbeit gewidmet war. Eine gesteigerte Lebensbetätigung, als Folge des erhöhten Daseinstampfes der Nationen, trat in der gesamten zivilisierten Welt zutage. Diese Bewegung wurde durch die Ausnutzung wichtiger Erfindungen veranlaßt, der Großtaten von James Watt, Fulton und Stephenson, welche die Kraft des Dampfes in den Dienst der Arbeit stellten. Nun triumphierte die Maschine über die Menschenhand, und je länger, je mehr unterlag das Hausgewerbe des kleinen Meisters dem Wettbewerb der Fabriken. Denn die Maschinenarbeit vermochte nicht nur die Waren in unendlich gesteigerter Fülle zu liefern, sondern sie brachte sie auch infolge der geringen Herstellungskosten des kapitalistischen Großbetriebes zu wesentlich geringerem Preise, aber doch in gleicher Güte auf den Markt. Die Fortschritte der chemischen Wissenschaft trugen dann vollends dazu bei, die fabrikmäßig hergestellten Manufakturen zu vervollkommen und zu verbilligen. So wurde auch dem wirtschaftlich Schwachen die Beschaffung von früher ungleich kostspieligeren Fabrikaten ermöglicht und dadurch eine Steigerung der Handelstätigkeit herbeigeführt. Auch die bahnbrechenden Lehren der von Adam Smith begründeten nationalökonomi-

sehen Schule, daß nicht nur die Erzeugnisse des Bodens Wohlstand schaffen, sondern ebensosehr ihre industrielle Verarbeitung und ihre Verwertung durch den Handel mußten der raschen Entwicklung der modernen Weltwirtschaft Vorschub leisten. Wichtiger freilich noch wurden für diese die Nachwirkungen der Französischen Revolution. Sie brachten in den meisten Ländern Europas die Befreiung des Bauernstandes von den Fesseln der Leibeigenschaft und gaben damit für viele Millionen den Ansporn zur vollen Entfaltung der menschlichen Schaffensfreudigkeit und zu einer auch durch die wachsende Konkurrenz im Gewerbe- und Handelsbetrieb erzwungenen Steigerung der Arbeitskraft. Alle Zweige des industriellen Lebens haben an dem durch diese Umstände begünstigten Wirtschaftsaufschwung Anteil gehabt; in erster Linie freilich kam dieser der Baumwollmanufaktur und der Metallindustrie zugute, welche dem Welthandel nunmehr unendliche Massen auszutauschender Erzeugnisse lieferten.

So wuchs die Fülle der gewerblichen Produktion ganz riesenhaft, und das übte natürlich eine großartige Rückwirkung auf die Belebung der kaufmännischen Tätigkeit aus. Dabei bildete die Ausfuhr von Industrieerzeugnissen doch nur die eine Hälfte des neuzeitlichen Handelsverkehrs! Umfangreicher noch waren die Geschäfte, welche der Besorgung aller Arten von Rohmaterial für den maschinellen Großbetrieb dienten, und welche insbesondere auch der Beschaffung von Nahrungs- und Genußmitteln aus überseeischen Ländern gewidmet waren. Kaffee, Tabak, Reis, Zucker, Gewürze, Kakao und Tee, Artikel, welche wegen ihrer hohen Preise noch im Entdeckungszeitalter nur im Hause des Reichen Eingang fanden, wurden jetzt in Millionen von Zentnern nach Europa gebracht und wurden auch in der Hütte des ärmsten Tagelöhners zu unentbehrlichen Bedürfnissen des täglichen Lebens.

Das fabelhafte Anschwellen der Warenmengen erforderte eine fortschreitende Vermehrung und Verbesserung der Transportmittel. Massenbewältigung wurde die Aufgabe des modernen Verkehrs, und indem der Mensch den Dampf in seinen Dienst stellte, gelang es ihm auch, alle räumlichen und zeitlichen Hindernisse in wunderbarer Weise zu überwinden. Seit Fulton vor 100 Jahren mit seinem hölzernen Raddampfer Savannah zum Staunen der

Welt auf 35 tägiger Fahrt den Atlantischen Ozean durchquerte, hat die Schiffbaukunst geradezu staunenswerte Fortschritte erzielt. Dabei hat die systematische, von großen Gesichtspunkten aus geleitete Entwicklung der transozeanischen Verkehrstechnik eigentlich erst in der Mitte des 19. Jahrhunderts ihren Anfang genommen. Denn die damals aufstrebenden deutschen Reedereien zwangen durch ihr zielbewusstes Vorgehen die älteren Schiffbau-gesellschaften des Auslandes zu gesteigerten Anstrengungen und führten so zur Eisenkonstruktion der großen Schnelldampfer der modernen Zeit. Je mehr die großen Fracht- und Personendampfer den Überseeverkehr an sich rissen, desto mehr erwuchs dem Segelschiff ein gefährlicher Wettbewerb. Immerhin wußten doch die Reedereien die durch den Wind getriebenen Fahrzeuge den modernen Verhältnissen anzupassen, so daß auch die Segelschiffahrt im 20. Jahrhundert noch eine gewisse Bedeutung behauptete.

Das riesige Anwachsen der Welthandelsflotte hatte seinen Hauptgrund darin, daß vor dem Kriege etwa vier Fünftel des gesamten Welthandelsumsatzes auf den überseeischen Handel entfielen. So war es kein Wunder, daß die fremden Erdteile in immer stärkerem Maße dem europäischen Bedarf dienstbar gemacht wurden. Während unter den außereuropäischen Ländern nur geringfügige Verkehrsbeziehungen bestanden und erst allmählich von Japan und den Vereinigten Staaten der Versuch einer selbständigen Handelsbetätigung unternommen wurde, vollzog sich der eigentliche Gütertausch des Weltverkehrs zwischen Europa und den übrigen Erdteilen. Der Atlantische Ozean wurde zum Haupttummelplatz der Seefahrervölker, aber auch die Südsee wurde im 19. Jahrhundert in das große Netz des internationalen Weltverkehrs hineingezogen.

Bei der ungeahnten Steigerung aller kaufmännischen Interessen konnten die hemmend zwischen Meer und Meer tretenden Landengen der menschlichen Unternehmungslust nicht ein dauerndes Halt gebieten. Übermächtig trat das Bedürfnis hervor, alle Verkehrshindernisse zu beseitigen und durch künstliche Wasserwege die Hochstraßen der Weltwirtschaft abzukürzen. Der Suezkanal erfüllte in großartigstem Maßstabe die Wünsche früherer Jahrhunderte; er gab dem Mittelmeer seinen alten Handelseinfluß zurück und brachte dem Verkehr ungeheuere Erleichterung; die

Durchbrechung der beiden amerikanischen Erdfesten übte auf die Seeschifffahrt der Alten und Neuen Welt einen ähnlichen Einfluß aus.

Neben den künstlichen Wasserwegen brachte das 19. Jahrhundert die Anlage gewaltiger Landverkehrsstraßen. Seit die erste Bahnverbindung zwischen Manchester und Liverpool im Jahre 1830 geschaffen war, hat das Eisenbahnwesen einen ungeheuren Aufschwung genommen und für die rasche Verbindung von Urerzeugung und Verarbeitung, für den schnellen Ausgleich von Fülle und Mangel eine solche Bedeutung gewonnen, daß nach der Dichte und Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes die allgemeine und wirtschaftliche Lage eines Staates beurteilt werden kann. Die mächtige Entwicklung der Vereinigten Staaten, die Losreißung Brasiliens vom portugiesischen Mutterland, die Befreiung der spanischen Kolonien in Amerika, das Aufblühen der Gemeinwesen in Südafrika, die Entdeckung der Goldschätze in Kalifornien und Australien, die Eröffnung der Traktathäfen im einst so fremdenfeindlichen Ostasien — all das lockte dann weiter zu einer Völkerwanderung, die ihresgleichen in der Weltgeschichte sucht. Bis weit in das Innere der fremden Erdteile ergossen sich die Scharen der Europamüden, so daß sich nun auch der moderne Verkehr immer tiefer in die Kontinente hineinbohrte. An Stelle der mehr litoralen Tätigkeit des 16.—18. Jahrhunderts war eine deutliche transkontinentale Tendenz zu spüren. Überall suchte man die entgegengesetzten Ränder der Erdteile zu verbinden, so daß sich Schienenwege von bisher nie gekannter Ausdehnung über die Landräume spannten und dem Welthandel neue Werkzeuge schufen.

b) **Frankreich.** Unter den einflußreicheren Handelsmächten zeigte Frankreich verhältnismäßig das geringste Vorwärtsschreiten.

An und für sich ist ja die Republik durch die Gunst ihrer Lage für den internationalen Verkehr außerordentlich bevorzugt. Ihr radial geordnetes Flußsystem ermöglicht den Markttorten des Innern eine bequeme Schifffahrtsverbindung bis zu den drei wichtigsten Kulturmeeren der Gegenwart, und insbesondere gab die Eröffnung der Suezstraße dem Rhonegebiet nebst dem alten Marseille einen unmittelbaren Anteil an dem Durchgangsverkehr nach Indien. Auch dem Landverkehr in die Nachbarstaaten setzt die östliche Grenze keine sonderlichen Hindernisse in den Weg. Dazu

hatte sich Frankreich kaum eine Tagesfahrt von seinem südlichen Tore in Nordafrika ein entwicklungsfähiges Kolonialland geschaffen, und seine Bevölkerung wahrte sich auch in einzelnen Handelszweigen, wie in den Mode- und Galanteriewaren, die Herrschaft auf dem Weltmarkt. Trotzdem zeitigte die französische Volkswirtschaft nur geringfügige Steigerungen des Handelsverkehrs. Mit einem Gesamtaußenhandel von 12,3 Milliarden Mark im Jahre 1913 nahm Frankreich nur noch mit 9,2 % am Gesamtaußenhandel der Welt teil und stand vor dem Kriege unter den Welthandelsmächten erst am vierten Platz. Die Ursachen dieser Erscheinung lagen in dem seit Jahren anhaltenden Stillstand der Bevölkerungszunahme, sowie in dem Fehlen ausreichender Kohlenvorräte, wodurch der Aufschwung des maschinellen Großbetriebs erschwert wurde. Auch die französische Wirtschaftspolitik war der Handelsentwicklung nicht günstig. Die Interessen der Landwirtschaft in erster Linie berücksichtigend, ging sie von dem Bestreben aus, durch ein Schutzollsystem die Einfuhr der fremden Nahrungsmittel und auch Fabrikate zu beschränken, um den inneren Markt für die heimische Produktion zu sichern. Daher bildete der französische Staat eine der Hauptsache nach in sich selbst ruhende Wirtschaftsgemeinschaft, in welcher die notwendigen Lebensbedürfnisse durch die eigene Arbeit der Bevölkerung bestritten werden konnten; andererseits war doch diese Politik eines fast prohibitiven Protektionismus wenig geeignet, den Außenhandel zu fördern und dem Seeverkehr Anregung zu geben.

Unter den Waren der Einfuhr traten infolge dieser Verhältnisse die Lebensmittel ziemlich zurück, und die Rohmaterialien für die Industrie bildeten den überwiegenden Bestandteil.

Über Le Havre strömten die Baumwolle und Schafwolle herein, welche in der Normandie und in Flandern mit den Hauptorten Lille, Rouen und St. Quentin verarbeitet wurden. Auch englische, belgische und deutsche Steinkohlen wurden über den Seinehafen nach Frankreich eingeführt. Marseille versorgte die benachbarte Schweiz mit russischem und rumänischem Getreide und Mehl; wichtiger war die Einfuhr von Erdnüssen, Sesam, Kopra und anderen Ölsaaten für die berühmte Industrie der Stadt, die Seifenfabrikation, welche auf dem Boden der Olivenölproduktion der Mediterranée-Provinzen erwuchs. In der Ausfuhr spielten die

Bordeauxweine sowie die aus Korinthen und Rosinen in großartigster Weise hergestellten künstlichen Weine, Liköre und Spirituosen der Gironde und Provence eine besondere Rolle. Dazu gesellten sich die Seidenwebereien von Lyon und St. Etienne im Rhonedepartement und vor allem die kunstgewerblichen Gegenstände und Modewaren, zu deren Anfertigung der Franzose ja durch Geschmaç und technische Geschicklichkeit besonders befähigt ist.

Sreilich zeigte der französische Überseehandel in wachsendem Maße das Bestreben, sich statt der nationalen Flagge der schneller und billiger arbeitenden ausländischen Reedereien zu bedienen. Daher nahm die Hochseeschifffahrt Frankreichs an dem Aufblühen der Welthandelsflotte nicht teil, sondern gelangte in den letzten Jahrzehnten fast zum Stillstand.

c) Großbritannien. Die Vorherrschaft im Welthandel wahrte sich während des 19. Jahrhunderts Großbritannien, dank dem Umstand, daß es mit seinem maschinellen Großbetrieb um zwei Menschenalter dem Kontinent vorangeeilt war. Die Industrie nahm trotz gelegentlicher Erschütterungen in allen ihren Zweigen einen umfassenden Aufschwung und wurde der wichtigste Grundpfeiler der englischen Machtstellung. Die Baumwollfabrikation schlug zunächst den Wettbewerb der Festlandsstaaten. Neuerfundene Maschinen verarbeiteten die aus New Orleans, Bombay und Alexandria herbeiströmenden Rohstoffe zu derart billigen Preisen, daß die Baumwollwaren des Inselvolkes den reißendsten Absatz fanden. In der Grafschaft Lancashire, dem natürlichen Hinterland des Merseyhafens Liverpool, bildete sich Manchester zum Hauptsitz dieser Industrie heraus und wuchs in wenigen Jahrzehnten zu einer Fabrikstadt ersten Ranges empor. Als Mittelpunkt für die Verarbeitung der australischen Schafwolle gewann Leeds eine fast gleichbedeutende Stellung. Dazu gesellte sich die Leinenindustrie, welche diejenige aller kontinentalen Staaten übertrugte, die Seiden-, Spitzen- und Juteindustrie sowie die Strumpfwirkerei und Teppichfabrikation. Dazu ließen die mit den ungeheuern Steinkohlenlagern verbundenen Schätze an Eisenerz die Metallwarenfabrikation in einem Umfange aufblühen, daß England mit einer gewaltigen Zahl von Dampfhammern und Walzwerken die Hauptarbeitsstätte für die ganze Erde wurde. Die Kupfer-, Stahl- und Eisenwaren von Sheffield und Birmingham

haben bis gegen Ende des verfloffenen Jahrhunderts den Weltmarkt beherrscht.

Wesentlich begünstigt wurde der glänzende Aufschwung der Industrie durch die veränderte Politik der Regierung: Da man fremden Wettbewerb nicht mehr zu fürchten hatte, dagegen von allgemeiner Öffnung der Länder für britischen Zutritt guten Erfolg erwarten durfte, ging man vom Schutzollsystem zum Freihandel über, indem man allmählich die Einfuhrzölle beseitigte und die heimischen und kolonialen Märkte allen Völkern der Erde unter den gleichen Bedingungen wie den eigenen Untertanen eröffnete. Damit vernichtete England seine Landwirtschaft und bildete sich zum reinen Industriestaat aus. Denn die Fabrikstädte des Inselreiches boten nun den Kontinentalstaaten Absatzgelegenheit für ihr Fleisch und Getreide dar, anderseits wurden in England tausend fleißige Hände der Gewerbetätigkeit neugewonnen, so daß sie in den Fabriken den Volksreichtum mehrten. Gleichzeitig waren die Leiter der englischen Politik bis zur jüngsten Zeit bemüht, durch ununterbrochene Erweiterung der auswärtigen Besitzungen weitere Absatzgebiete für die heimische Industrie zu eröffnen. Das britische Gesamtreich umfaßte mit 30 Millionen Quadratkilometern fast ein Fünftel der gesamten wasserfreien Erdoberfläche. Dazu beherrschte England mit seiner weit überlegenen Kriegsmarine die Meere und hatte durch Besetzung einer Reihe wichtiger Stützpunkte, die sich wie die Pfeiler einer Brücke aneinanderschlossen, die verkehrsreichsten Wasserstraßen unter seine Aufsicht gebracht.

Bei dieser Lage der Dinge darf es nicht wundernehmen, daß sich der englische Handel im letzten Jahrhundert in ganz einzigartiger Weise entfaltete, und noch in dem Jahrzehnte vor dem Weltkrieg nahm er einen weiteren glänzenden Aufschwung. Der Gesamthandel Großbritanniens ist allein in den Jahren 1908 bis 1913 von 21 Milliarden auf 28,6 Milliarden Mark gestiegen! In einsamer, unerreichter Größe schritt damit England an der Spitze sämtlicher Handelsmächte.

Auch hinsichtlich der Verkehrsmittel zu Wasser standen die übrigen Nationen recht beträchtlich hinter den Engländern zurück. Die britische Handelsflotte übertraf die deutsche trotz aller Anstrengungen unserer Schifffahrtsgesellschaften noch immer um mehr

als das Vierfache und nahm im Jahre 1914 etwa 42 % der Welt-handelsflotte für sich in Anspruch. Die englische Sprache bürgerte sich als förmliche Welthandelsprache auf dem Erdenrund ein, englische Kabel verbanden die ganze Welt, englische Presse und englisches Kapital hielten Geister und Güter in britischer Gefolgschaft!

Immerhin waren doch um die Wende des Jahrhunderts Anzeichen deutlich geworden, als ob die unumschränkte Handelsherrschaft der Briten in Zukunft gewisse Einbußen erleiden würde. Schon darin lag eine Bedrohung der englischen Suprematie, daß in manchen überseeischen Ländern, welche früher die englischen Fabriken mit Rohstoffen versahen, z. B. Japan, Indien, Ägypten usw., sich allmählich Bestrebungen geltend machten, die heimischen Erzeugnisse selbständig zu verarbeiten und die europäische Einfuhr durch eigene Herstellung von Fabrikaten zu vermindern. Dazu begannen die Völker des Kontinents die britische Vermittlung im Güterverkehr mehr und mehr abzustreifen. Während London noch vor dreißig Jahren das europäische Festland mit den meisten Erzeugnissen der überseeischen Gebiete versorgte, knüpften nun die deutschen, holländischen und belgischen Nordseehäfen nach allen Richtungen des Weltverkehrs ihre unabhängigen Verbindungslinien an, so daß jetzt die Waren unmittelbar zwischen Übersee und Kontinent hin und her befördert wurden. Das alte fast zwei Jahrhunderte festgehaltene Monopol der Themsestadt, die einzige Vermittlerin jedes überseeischen Verkehrs zu sein, wurde gebrochen, wenn auch London noch immer der erste Seehafen der Welt blieb. England blieb auch noch immer die erste Industriemacht der Zeit; aber neben ihm stiegen in den letzten Jahrzehnten noch andere Reiche zu Industriestaaten ersten Ranges empor. Deutschland und die Vereinigten Staaten von Amerika nahmen immer schärfer den Wettbewerb mit dem Inselreich auf. Vor allem arbeitete sich Deutschland in immer gefährdrohenderer Weise zu einer industriellen Großmacht empor und drängte den britischen Handel vielfach schon zur Seite.

Auch in der mächtigen Ausdehnung der deutschen Hochseeschiffahrt erblickte man jenseits des Kanals eine Beeinträchtigung der britischen Interessen. In der Tat stellten die schwimmenden Hotelpaläste unserer Schiffsahrtsgesellschaften die Personendamp-

fer aller übrigen Völker in den Schatten, und während der procentuale Anteil Deutschlands an der Welthandelsflotte rasch und ständig zunahm, stieg der Anteil Großbritanniens nur in geringem Maße. Daß das Deutsche Reich durch eine starke Seemacht seinen Handel kräftiger als bisher zu schützen gewillt war, wurde vollends von den Engländern als eine Erschütterung ihrer unbedingten Vorherrschaft im Welthandel betrachtet.

Jedenfalls war es zweifellos, daß zu Beginn des neuen Jahrhunderts trotz der an und für sich glänzenden Handels Herrschaft Großbritanniens sich doch eine deutliche Veränderung der wirtschaftlichen Weltlage zuungunsten Englands spüren ließ. Diese Tatsache verursachte in den britischen Industrie- und Handelskreisen arge Beklemmungen, und insbesondere fand die Mißstimmung gegen Deutschland unverhohlenen und feindseligen Ausdruck. Das „Made in Germany“ — bekanntlich hatte diese Maßnahme, welche die Minderwertigkeit der deutschen Ware brandmarken und sie vom Welthandel ausschließen sollte, gerade den entgegengesetzten Erfolg —, ganz ungewöhnlich hohe Staatssubventionen an die Schifffahrtsgesellschaften und andere Maßnahmen waren Beweise für die ärgerliche Eifersucht, mit der man die wirtschaftlichen Fortschritte Deutschlands aufzuhalten strebte.

d) Die Vereinigten Staaten. Auch die Vereinigten Staaten von Nordamerika nahmen im 19. Jahrhundert einen Aufschwung, welcher der sich neu bildenden Nation ein rühmliches Zeugnis ausstellte. Immer neue Scharen von Europäern führten die großen Ozeandampfer Bremens über das Meer; diese Auswandererströme überfluteten nun die weiten Räume des Staates, in dessen Grenzen etwa fünfzehn solcher Länder wie Deutschland oder Frankreich Platz finden würden; durch die Wasserstraßen und durch ein emsig ausgebautes Eisenbahnnetz wurden die weiten Territorien mit ihren unerschöpflichen Hilfsquellen zugänglich gemacht. Der Ackerbau nebst der Plantagenwirtschaft, die Viehzucht, die Produktion mineralischer Bodenschätze, die Gewerbetätigkeit und der Handel gingen mit Riesenschritten vorwärts, und binnen kurzem entwickelte sich ein Weltwirtschaftsgebiet von einer für die Länder Europas gefährdenden Leistungsfähigkeit. Gibt es doch kein Nahrungs- und Genußmittel, sowie keinen industriellen Rohstoff, welchen die über alle Zonen der Erde sich erstreckende Re-

publik nicht auf eigenem Boden zu erzeugen imstande wäre. Dadurch erlangte sie ein Maß von Unabhängigkeit, welches sie befähigte, auch die Fesseln jeglicher wirtschaftlichen und politischen Abhängigkeit vom europäischen Kulturkreis abzustreifen.

Zunächst wurde die Landwirtschaft zur Grundlage erstaunlichster Machtentfaltung. Für Brotkorn, Mais, Fleisch, Speck und Schmalz wurde Amerika das größte Ausfuhrland der Welt. Dazu gesellte sich der Verkauf von frischem oder getrocknetem Obst, welches das kalifornische Tal erzeugt, sowie die Ausfuhr von Öl und Ölkuchenmehl in recht beträchtlichen Mengen. Die Viehzucht am Ohio und Mississippi lieferte vor Ausbruch des Weltkriegs trotz der Einfuhrbeschränkung europäischer Staaten noch immer Fleischwaren im Werte von annähernd einer Milliarde.

In ebenso riesigen Massen und entsprechenden Summen wurden von der Union unentbehrliche industrielle Rohstoffe versandt. Im Süden und Südwesten wurden Texas, Georgien, Mississippi und die angrenzenden Staaten die ersten Baumwollgebiete der Erde. Ihre Ernten standen nach Beschaffenheit und Menge einzig da und erlangten für den Welthandel geradezu eine Art Monopolstellung. Auch in der Petroleumausfuhr gewannen die Amerikaner bei der Billigkeit des Wasserweges eine Art Monopol gegenüber den russischen Naphthaquellen. Schließlich standen die Vereinigten Staaten auch in der Weltproduktion an Kupfer obenan, und dazu kam dann weiter die Ausfuhr von Gold und Silber aus Kalifornien, Kolorado, Nevada und Alaska, von Roheisen und Steinkohlen aus dem Alleghanygebiet, von Tabak aus Baltimore in Maryland und von Hölzern aus den Wäldern des Nordens und Westens.

In der Einfuhr haben die letzten Jahrzehnte einen wesentlichen Umschwung herbeigeführt. In dieser überwogen früher die industriellen Erzeugnisse der europäischen Großmächte. Die Fabrikate der englischen und deutschen Textil- und Metallindustrie, der französischen Seiden- und Lugsindustrie, dazu die deutschen Porzellan- und Spielwaren nebst den Produkten der chemischen Industrie Deutschlands machten den Hauptteil der Einfuhr aus. In der letzten Zeit aber ergab sich infolge der neueren amerikanischen Handelspolitik ein ständiger Rückgang der Einfuhrwerte für die meisten europäischen Industrieartikel. Unter dem Einfluß der allmächtigen Kapitalistenringe brachte die Regierung in Washing-

ton ein rücksichtsloses Hochschutzzollsystem zur Anwendung. Dadurch sicherte sie ihren inneren Markt vor jeder wirtschaftlichen Invasion und schuf die Vorbedingung für den glänzenden Aufschwung des Gewerbslebens. Wenn auch noch Ackerbau und Viehzucht den größten Raum im Wirtschaftsleben Nordamerikas einnahmen, so bildete es sich doch immer mehr zur industriellen Großmacht heraus. In der Herstellung von einfacheren Baumwoll- und Schuhwaren, von gewöhnlichen Uhren, von Erzeugnissen der Papier-, Glas- und Steingutindustrie, vor allem aber in der Verarbeitung von Eisen und Stahl, brauchte die amerikanische Industrie den Vergleich mit derjenigen der europäischen Kulturländer nicht mehr zu scheuen.

Daher beschränkte sich denn auch die amerikanische Politik nicht darauf, den heimischen Markt gegen die Überschwemmung durch ausländische Fabrikate zu schützen; sondern sie suchte ihrerseits auf dem Weltmarkt weiter vorzudringen und den europäischen Staaten die bisherigen Absatzgebiete streitig zu machen. Auf Grund der erweiterten Monroe doktrin arbeitete die Union auf ein Handelsmonopol im übrigen Amerika hinaus, und der rasch wachsende Anteil der Überlandausfuhr am Gesamtexport bewies, daß in Kanada und Mexiko, den nördlichen und südlichen Nachbarländern, die Aufnahmefähigkeit für Industrieprodukte der Union stieg. Auch vor gewaltsamen Mitteln schreckte man bei dem Streben nach wirtschaftlicher Ausdehnung nicht zurück. Denn die Besitzergreifung von Cuba, Portoriko und den Hawaii-Inseln sollte vor allem Absatzmärkte für die Industrie gewinnen; die Erwerbung der Philippinen bot den natürlichen Ausgangspunkt, um auch in Ostasien festen Fuß zu fassen, und auch der angekaufte Panamakanal sollte die angestrebte wirtschaftliche Beherrschung des Stillen Ozeans erleichtern. Die fieberhaft gesteigerte Tätigkeit der amerikanischen Werften und ihre Unterstützung durch reich bemessene Subventionen, ein umfangreicher Flottenbau u. ä. waren weitere gewichtige Kennzeichen für den Wunsch der Nordamerikaner, in die Weltpolitik einzugreifen und im Wirtschaftsleben der Völker eine ausschlaggebende Stellung zu erringen. Mit einem Gesamtaußenhandel von 17,7 Milliarden Mark im Jahre 1913 und 9,3 % Anteil am Gesamtaußenhandel der Länder waren uns die Amerikaner ziemlich dicht auf den Fersen.

e) Deutschland. Immerhin hatte doch aber Deutschland unter allen Handelsmächten verhältnismäßig die großartigste Entwicklung aufzuweisen.

Mancherlei Umstände haben zusammengewirkt, um dem seit dem Dreißigjährigen Krieg daniederliegenden deutschen Handel eine neue Periode der Blüte zu bringen. Die Erschließung der überseeischen Länder, die Eröffnung der französischen, holländischen und dänischen Kolonien für den allgemeinen Verkehr und vor allem die Freihandelspolitik der Engländer bahnten zunächst eine Besserung der deutschen Handelsverhältnisse an. Die Gründung des Zollvereins, durch welche fortan nach außen eine einheitliche Zollpolitik und der Abschluß günstiger Handelsverträge ermöglicht wurde, übten dann weiter auf die wirtschaftliche Entwicklung des Landes einen wohlthätigen Einfluß aus. Dazu erstarkte besonders in den Gebieten des deutschen Steinkohlenbergbaues die nationale Industrie, und das Bedürfnis, für die Erzeugnisse derselben überseeische Absatzmärkte zu gewinnen, bildete einen Haupthebel für die Förderung der deutschen Handelstätigkeit. Schließlich ebnete dann das neue Deutsche Reich durch seine Organisation eines diplomatischen und konsularischen Außendienstes dem Kaufmann die Wege und verschaffte ihm durch den Erwerb eigener Kolonien neue Betätigungsmöglichkeiten.

Trotzdem wäre aber bei aller Gunst der Verhältnisse eine so glänzende Handelsentwicklung nicht möglich gewesen, wenn nicht der deutsche Kaufmann mit seiner Unternehmungslust und Betriebsamkeit die neuen Hilfsmittel sofort wirksam ausgenutzt hätte. In erster Linie gebührt diese Anerkennung den Großkaufleuten von Hamburg und Bremen. Sie hielten im mühsamen Ringen jene Verkehrsgrundlagen aufrecht, welche nun die Anknüpfungspunkte für die weitere Ausgestaltung der deutschen Handelstätigkeit wurden. Die beiden Hansestädte haben das Verdienst, zunächst die Pioniere und dann die vollwertigen Vertreter unseres Außenhandels gewesen zu sein. Ihnen ist die glänzende Schiffbauindustrie Deutschlands zu verdanken. Während bis in die achtziger Jahre die großen Ozeandampfer nur aus England bezogen werden konnten, wandten die bekanntesten Reederfirmen von Hamburg und Bremen ihre Aufträge seitdem den deutschen Werften

zu und spornten sie dadurch zu immer gesteigerter Leistungsfähigkeit an. In wenigen Jahren schwangen sich diese zu Schiffbauanstalten ersten Ranges auf, und die fortgesetzte Erweiterung ihrer Betriebe bewies die ständig aufsteigende Entwicklung dieser Industrie.

Ebenso war es den Hansestädten zu danken, daß sich der deutsche Handel mehr und mehr aus den Fesseln fremder Abhängigkeit löste. Während die Baumwollfabriken Mitteleuropas noch vor wenigen Jahrzehnten ihren Rohstoff fast ausschließlich auf dem Wege über Le Havre und Liverpool bezogen, wurde jetzt Bremen der erste Einfuhrhafen für Baumwolle auf dem Kontinent. Auch in anderen wichtigen Geschäftszweigen, z. B. im Handel mit Tabak, Kaffee, Reis und Indigo, gewannen die beiden Nordseehäfen durch unmittelbare Verbindung mit den überseeischen Ländern eine selbständige Bedeutung als Stapelplätze für Europa und drängten damit den englischen Zwischenhandel mehr und mehr zurück.

Unser Handel nahm daher in den letzten Jahrzehnten einen ganz einzig dastehenden Aufschwung. Ein- und Ausfuhr Deutschlands haben sich in dem Vierteljahrhundert vor Ausbruch des Weltkriegs verdreifacht: Im Jahre 1913 betrug der Wert der Einfuhr 10,8 Milliarden, der der Ausfuhr 10,1 Milliarden Mark.

Während zur Zeit der Begründung des Reiches Deutschland als Außenhandelsstaat an dritter, zeitweilig sogar an vierter Stelle stand, eroberte es sich nun mit einem Gesamtaußenhandel von 22,5 Milliarden im Jahre 1913 in der Reihe der Welt handelsmächte den zweiten Platz.

Die weitaus größte Bedeutung kam im deutschen Handel dem Seeverkehr zu, welcher immer beherrschender in den Vordergrund trat. Denn selbst am Handel mit Österreich-Ungarn und Belgien und vollends mit Holland, Frankreich, Rußland und Italien war der Seehandel stark beteiligt, so daß man zwei Drittel des gesamten deutschen Außenhandels auf den Seeverkehr rechnen konnte.

Demzufolge war die deutsche Handelsflotte in den letzten Jahrzehnten, was Zahl wie Raumgehalt angeht, ganz außerordentlich gestiegen. Der Anteil Deutschlands an der Welt handelsflotte betrug 1874/75 5,2 % und erhöhte sich bis zum Ausbruch des Weltkriegs auf 10,8 %.

Die Hauptaufgaben des deutschen Handels bestanden in der Einfuhr von Rohstoffen, als Lebensmittel oder als Bedarfsartikel der Industrie und für industrielle Zwecke, sowie in der Ausfuhr von Fabrikaten.

Die Einfuhr von Rohstoffen für industrielle Zwecke machte 58 % der Gesamteinfuhr aus. In erster Linie war daran unsere Textilindustrie nebst den ihr zugehörnden Gewerben interessiert, da sie neun Zehntel ihres gesamtan Rohstoffbedarfs aus dem Ausland überwiegend zur See bezog, nämlich für 607 Millionen Baumwolle aus New Orleans, Bombay und Ägypten, sowie für 474 Millionen Schafwolle aus Australien, Argentinien und dem Kapland. Rohseide gelangte im Werte von 158 Millionen zumeist auf dem Seewege aus Italien zu uns, Flachs und Hanf lieferte wie seit alters Rußland, und die Jutespinnereien bezogen ihren Bedarf aus Vorderindien. Auch unsere weltbeherrschende chemische Industrie und Pharmazie war in hohem Grade auf die auswärtige Zufuhr angewiesen. Sie verbrauchte jährlich für 119,8 Millionen Salpeter aus Chile, dazu Indigo aus Mittelamerika, Ammoniak, Jod, Terpentin und Farbhölzer. Die Industrie des Gummis und der Fette und Öle verarbeitete den Kautschuk aus den Wäldern Brasiliens, die Kopra aus der Südsee, Mineralöl aus Philadelphia und Baku, Palmkerne, Baumwollsamönl und Sesam aus Afrika. In der Gerberei, Schuhmacherei und im Kürschnergewerbe waren  $1\frac{1}{2}$  Millionen Menschen auf die Einfuhr von Häuten und Fellen aus den La Plata-Ländern und von Quebrachoholz zum Bearbeiten des Leders abhängig, ja selbst die wichtigste deutsche Industrie, die Metallindustrie, bezog ihre Rohstoffe in Mengen aus fremden Ländern, z. B. für 227 Millionen Eisenerze aus Schweden und Spanien, für 42 Millionen Zinn aus Banka, für 335 Millionen Kupfer aus Nordamerika und Australien, sowie die vorzüglichen Steinkohlen aus Großbritannien und Belgien und die Braunkohlen aus Böhmen zur Ergänzung der heimischen Produktion. Die Holz- und Schnitzindustrie führte neben exotischen Hölzern vor allem auch schwedisches und russisches Holz im Werte von 246 Millionen Mark ein; die Industrie der Schmuckwaren bedurfte der Edelsteine, Edelmetalle, Korallen, Federn und Vogelbälge, ja selbst die Landwirtschaft war auf die Einfuhr gewisser ausländischer Viehfutterarten und Düngemittel angewiesen.

Eine weitere wichtige Aufgabe unseres Außenhandels bestand in der Einfuhr von Nahrungs- und Genußmitteln. Während unsere Landwirtschaft noch um die Mitte des verflossenen Jahrhunderts etwa 95 % des gesamten Nahrungsbedarfs erzeugte, so reichten die Erträgnisse derselben bald nicht mehr hin, um die Bedürfnisse der stetig steigenden Bevölkerung zu befriedigen. Die Einfuhr fremden Getreides machte vor dem Kriege über ein Drittel der Gesamteinfuhr aus. An Weizen, Gerste, Roggen und Hafer wurde im Jahre 1913 für 417, 390, 42 und 60 Millionen Mark eingeführt. In diesem Handel spielten Argentinien und die Vereinigten Staaten eine nicht unbedeutende Rolle; mehr als zwei Drittel des Bedarfs wurden freilich durch unsere Nachbarländer auf dem Kontinent, vor allem durch Rußland, Österreich-Ungarn und Rumänien bestritten. Recht beträchtlich war dann weiter die Zufuhr von Produkten der Hochseefischerei, da der Anteil Deutschlands an diesem für die Volksernährung hochwichtigen Erwerbszweig noch recht erheblich hinter der anderer SeeStaaten zurückstand; im Jahre 1913 wurden für 125 Millionen Seefische in gesalzenem, geräuchertem oder frischem Zustande eingeführt.

Daran schloß sich dann endlich die große Gruppe von Kolonialwaren. Im Jahre 1913 wurde für 220 Millionen Kaffee, für 104 Millionen Reis und für 67 Millionen Kakao eingeführt. Der Wert des eingeführten Rohtabaks betrug 134 Millionen, und recht ansehnlich war auch der Verbrauch von Tee, Pfeffer und anderen Gewürzen, Weintrauben und Südfrüchten.

Die dritte Hauptaufgabe des deutschen Handels bestand in der Ausfuhr von Fabrikaten, welche im Jahre 1914 63,3 % der Gesamtausfuhr ausmachte. In riesigem Umfange war die deutsche Industrie am Welthandel beteiligt. In der Metallindustrie hatte der Export Deutschlands den von Großbritannien fast erreicht und übertraf den der Vereinigten Staaten sehr wesentlich; in der Textilindustrie stand es an zweiter Stelle und in der chemischen, keramischen, Leder- und Papierindustrie nahm es sogar den ersten Platz ein. Ebenso erzielte die Ausfuhr von Büchern, Karten, Bildern und Musikalien den ansehnlichen Betrag von annähernd 200 Millionen. Schließlich war auch die Landwirtschaft mit der Ausfuhr von Braugerste und Malz, die nach England ging, und

vor allem mit der Ausfuhr von Rübenzucker im Werte von 265 Millionen im hohen Grade unmittelbar am Handel beteiligt.

So gab es vor dem Weltkrieg in der nationalen Produktion keinen Zweig, der nicht in recht erheblichem Umfang durch die Ausfuhr von Fabrikaten oder durch die Einfuhr von Rohstoffen mit dem Weltverkehr innig verknüpft gewesen wäre.

Damit war freilich die deutsche Handelstätigkeit längst nicht erschöpft, sondern unsere wirtschaftliche Interessensphäre hatte sich noch über weitere Kreise ausgedehnt. Seit dem Jahre 1884 gelang es, einen ganz ansehnlichen Kolonialbesitz unter die Oberhoheit des Deutschen Reiches zu bringen, der nun nicht nur als Siedlungsgebiet, sondern vor allem für die Gewinnung von Rohstoffen und für den Absatz deutscher Waren von Wichtigkeit wurde. Der Umfang des in unseren Schutzgebieten arbeitenden Privattapitals konnte auf rund  $\frac{1}{2}$  Milliarde geschätzt werden. Dazu waren viele Milliarden deutschen Kapitals in überseeischen Unternehmungen angelegt. In den Kaffeeplantagen von Guatemala, in den Tabakpflanzungen auf Sumatra, in den Salpeterfeldern Chiles, in den Goldbergwerken von Transvaal, in den Staatsanleihen Österreich-Ungarns und Mexikos, in den Eisenbahnbauten von Venezuela, der Balkanländer und Kleinasiens, in den blühenden Niederlassungen Südbrasiiliens — überall sahen wir deutschen Handelsgeist das deutsche Kapital fruchtbar machen.

Die Tätigkeit des deutschen Kaufmannes überspannte den Erdball, und das alte Hansewort „Mein Feld ist die Welt“ war zur vollendeten Tatsache geworden.

### VIII. Der Weltkrieg und seine weltwirtschaftlichen Folgen.

„Wie das 16. und 17. Jahrhundert mit religiösen Kämpfen ausgefüllt war, im 18. Jahrhundert die liberalen Ideen zum Durchbruch kamen, wie das 19. Jahrhundert durch die Nationalitätenfrage bestimmt erscheint, so sagt sich das 20. Jahrhundert für Europa als ein Jahrhundert des Ringens ums Dasein auf handelspolitischem Gebiete an“ . . . so hatte schon vor Jahren Graf Goluchowski, der einstige Leiter der auswärtigen Politik Österreich-Ungarns, die Weltlage charakterisiert. Schneller, als

viele erwartet, hat sich sein prophetisches Wort erfüllt: die Weltkatastrophe, die im Jahre 1914 über das blühende Wirtschaftsleben der Völker hereinbrach, offenbarte sich je länger je unverbüllter als ein Krieg, den britische Handelseifersucht gegen den vermeintlichen Nebenbuhler auf dem Festland eingeweicht hatte. Jeden in Zukunft vielleicht möglichen Feind im voraus schonungslos zu zerschmettern, gegen den stärksten Wettbewerber auf dem europäischen Kontinent einen Bund der nächstmächtigen Gegner ins Feld zu führen, war altüberlieferter Grundsatz englischer Politik. So hatte man ja in früheren Jahrhunderten der Reihe nach Spanien vernichtet, Holland lahmgelegt, Dänemark gedemütigt und Frankreich bezwungen; jetzt schien die Gelegenheit günstig, Englands unumschränkte See- und Handelsherrschaft gegen jede Gefährdung von Seiten Deutschlands sicherzustellen. Auch in der Art seiner Kriegsführung griff England auf altüberlieferte Methoden zurück: Wie die Phönizier in grauer Vorzeit, wie später die Hanse und im Entdeckungszeitalter Portugal, Spanien und Holland, so suchte jetzt England sich eine Monopolstellung zur See und im Handel anzueignen, um jeglichen anderen Wettbewerb auszuschalten. Zugleich brachte es Napoleons Kontinentalsperre in umgekehrter Weise zur Anwendung: Deutschland die Zufuhr von Lebensmitteln und industriellen Rohstoffen sowie die Ausfuhr von Fabrikaten abzuschneiden, schien ihm der sicherste und gefahrloseste Weg, uns wirtschaftlich auszuhungern und damit auch militärisch und politisch aufs Knie zu zwingen.

Die Klugen, kühlen Rechner an der Themse hatten sich in ihren Voraussetzungen nicht getäuscht. Denn was auch im einzelnen an Fehlern und Mißgriffen weitere Ursachen unserer Niederlage gebildet haben möge, so ist doch letzten Endes unser Volk an der grausamen Hungerblockade zusammengebrochen. England hatte sein Ziel erreicht: das Deutsche Reich war zertrümmert, seine Kolonien waren verloren, seine Kriegs- und Handelsschiffe ausgeliefert, sein Überseehandel war zerstört, seine Industrie gelähmt! In den Sturz des Deutschen Reiches wurde ganz Mittel- und Osteuropa hineinverflochten; aber auch die Siegerstaaten hatten schwere Wunden davongetragen: Eine Zerstörung und Vernichtung sondergleichen — das war das Bild, welches das Wirtschaftsleben Europas am Kriegsende darbot.

Nach dem Friedensschluß setzte zwar zunächst ein neuer Aufschwung des Weltverkehrs ein, da der allgemeine Warenhunger der Völker stürmisch einen Gütertausch um jeden Preis erforderte; aber nachdem der erste Hunger gestillt war, ließ die Finanznot vieler Staaten den zeitweise regen Verkehr wieder abflauen. Namentlich die kurzfristige Vernichtungspolitik der Entente gegenüber Deutschland hatte eine Verschiebung des Valutastandes zur Folge, die für die Sieger letzten Endes ebenso verhängnisvoll zu werden scheint wie für die Besiegten. Denn die Entwertung der deutschen Mark brachte es mit sich, daß zwar die Kaufkraft des deutschen Volkes erlahmte und seine Industrie in einzelnen Gruppen durch Mangel an Rohstoffen schwere Einbußen erlitt; andererseits aber hatten auch Handel und Wandel in den valutastarken Ländern des Feindbundes empfindliche Rückschläge zu verzeichnen, indem man dort für die überfüllten Lager an Rohmaterial aller Art nicht hinreichend Abnehmer fand und auch für die Fertigwaren durch die billigeren Preise des valutastarken Deutschland unterboten wurde. So sind schließlich auch die Siegerstaaten in den Strudel der durch den unseligen Friedensschluß hervorgerufenen Wirtschaftsstörungen hineingerissen worden. Daher hat auch der gesamte Welthandel heute erst zwei Drittel der früheren Mengen erreicht.

Eine Vorbedingung für den Neuaufschwung desselben ist freilich schon durch rasche Wiederherstellung des einstigen Frachtraums erfüllt. Wenn auch der deutsche Unterseebootkrieg zunächst den Weltschiffsraum um etwa 9 Millionen Bruttoregistertonnen verringert hatte, so wurde doch dieser Verlust bald ausgeglichen durch die beispiellos glänzende Entwicklung, welche die Schiffsbauindustrie der Vereinigten Staaten schon während des Krieges nahm, und durch die Neubautätigkeit, die auch in den übrigen Siegerstaaten nach dem Friedensschluß einsetzte. So ist die gesamte Welthandelsflotte gegen 1914 um mehr als 8 Millionen Bruttoregistertonnen auf 57,3 Millionen Bruttoregistertonnen angewachsen.

In der Verteilung der Welthandelsflotte ist eine starke Verschiebung eingetreten. Trotz ihrer bedeutenden Verluste im Weltkrieg (7 Millionen Bruttoregistertonnen) haben die Engländer durch die Auslieferung der deutschen und österreichischen Han-

delsflotte und durch Neubauten ihre führende Stellung mit über 18 Millionen Bruttoregistertonnen behauptet. Allerdings besitzt Großbritannien nur noch 34 v. H. des Welt dampfer tonnengehalts gegenüber 42 v. H. vor dem Weltkrieg. Denn die Vereinigten Staaten haben ihre Handelsflotte um fast 240 % vergrößert, so daß sie heute 23 v. H. (gegenüber 4. v. H. im Jahre 1914) des Welt dampfer tonnengehalts einnimmt und mit fast  $12\frac{1}{2}$  Millionen Bruttoregistertonnen an zweiter Stelle steht. Nur mit den gewaltigsten Anstrengungen wird es der englischen Schiffsbauindustrie möglich sein, ihren Vorsprung von etwa 6 Millionen Bruttoregistertonnen zu behaupten. Auch Japan hat einen sehr ansehnlichen Zuwachs erhalten. Der Tonnengehalt der japanischen Handelsflotte hat sich durch Neubauten um rund 75 % vergrößert, so daß Japan — vor dem Kriege an sechster Stelle — mit fast 9 Millionen Bruttoregistertonnen heute an dritter Stelle steht. Unmittelbar an vierter Stelle folgt Frankreich, dessen Werften zwar schon seit längerem ziemlich darniederliegen, das aber durch Überweisung deutscher Schiffe eine starke Vermehrung seiner Handelsflotte erzielt hat. Deutschland, welches vor dem Kriege an zweiter Stelle stand, ist jetzt an die 13. Stelle gerückt! Mit 419 000 Bruttoregistertonnen folgt Deutschland erst in weitem Abstand hinter Schweden, Spanien, Dänemark und Griechenland. Da der Friede von Versailles uns zudem noch die Verpflichtung auferlegt, für ein Jahr fünf 200 000 Tonnen jährlich für die Feindstaaten zu bauen und abzuliefern, scheint die Lage unserer Überseeschifffahrt zur Zeit fast hoffnungslos.

So schälen sich die großen wirtschaftlichen Verschiebungen, die der Krieg in seinem Gefolge gehabt hat, immer deutlicher heraus, so daß auch die Frage erörtert werden kann, wer als der eigentliche Sieger des gigantischen Ringens zu betrachten ist. Auf der Finanzkommission, die im Herbst 1920 zu Brüssel tagte, wurden schriftliche Berichte über die Wirtschaftslage der wichtigsten Länder vorgelegt, die einen trefflichen Einblick in die Gestaltung der Handelsverhältnisse der einzelnen Staaten geben. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, daß bei der Verschiebung des Geldwerts in den einzelnen Jahren und Ländern die Rückführung der in Betracht kommenden Summen auf ein gemeinsames Wertmaß nicht möglich ist und daß sich deshalb auch für

eine vergleichende Betrachtung der Wertangaben für Ein- und Ausfuhr der einzelnen Länder keine Möglichkeit bietet.

Ohne Zweifel werden in erster Linie die Vereinigten Staaten von Amerika die Früchte des Kampfes ernten. Sie haben die geringsten Opfer gebracht und heimsen die größten Vorteile ein. Die Vereinigten Staaten bildeten für die übrigen Ententestaaten die wirtschaftliche Vorratsquelle von jeglichem Bedarf. Die Kriegsindustrie nahm im Laufe des Krieges einen unerhört glänzenden Aufschwung und eröffnete damit dem Lande einen ins Riesenhafte anschwellenden Ausfuhrüberschuß. Dem Werte nach ist die Ausfuhr, welche im Jahre 1914 knapp 2 Milliarden Dollar betrug, so daß Amerika unter den Exportstaaten an dritter Stelle stand, heute auf weit über 8 Milliarden Dollar gestiegen. Andererseits ist die Einfuhr, die im Jahre 1914 fast 2 Milliarden Dollar ausmachte, nur auf etwas über 5 Milliarden angewachsen. Somit hat sich also die Ausfuhr um 6 Milliarden, die Einfuhr dagegen nur um 3 Milliarden gehoben. Das bedeutet demnach einen Ausfuhrüberschuß von fast 4 Milliarden Dollar! Die Handelsbilanz der Vereinigten Staaten ist also heute stark aktiv geworden und bezeugt damit die außerordentlich günstigen Folgen, die der Weltkrieg für die amerikanische Volkswirtschaft gehabt hat. Im Zusammenhang mit dieser Steigerung des Exports steht die Umwandlung der Vereinigten Staaten aus einem Schuldenland zum größten Gläubigerstaat der Welt. Großbritannien mit über 4 Milliarden, Frankreich mit fast 3 Milliarden und Italien mit über  $1\frac{1}{2}$  Milliarden Dollar sind die Hauptschuldner der Union, aber auch Rußland, Belgien, Serbien, Rumänien usw. stehen mit beträchtlichen Summen im Schuldnerbuch der Vereinigten Staaten verzeichnet, so daß diese am 1. Januar 1920 ein Guthaben von fast  $10\frac{1}{2}$  Milliarden Dollar bei den Ententestaaten besaßen. So tritt die amerikanische Konkurrenz immer gefährdender auf den internationalen Markt. Berücksichtigt man schließlich, daß der Verlauf und der Ausgang des Kriegs die Erkenntnis des Amerikaners über die Macht seines Landes auch in politischer und militärischer Beziehung bedeutend gesteigert hat, so beweist das alles zur Genüge, in welcher Richtung sich die Hegemonie der Welt zu verschieben beginnt.

In der zweitgünstigsten Lage unter den kriegsführenden Mäch-

ten befindet sich heute Großbritannien. Zwar sind ihm in den Vereinigten Staaten und in Japan gefährliche Nebenbuhler entstanden, aber das Deutsche Reich, der zunächst gefürchtetste Wettbewerber, ist zerschlagen. Die britische Zahlungsbilanz hatte sich zunächst sehr ungünstig gestaltet. Der starke Eigenverbrauch entzog der Exportindustrie, die noch dazu durch den Unterseebootkrieg gefährdet wurde, die nötigen Arbeitskräfte; umgekehrt wuchs der Bedarf an Lebensmitteln und Kriegsmaterial stark an, so daß der Einfuhrüberschuß eine beträchtliche Höhe erreichte. Die Einfuhr, welche im Jahre 1913 einen Wert von 770 Millionen Pfund ausgemacht hatte, stieg im Jahre 1919 auf über  $1\frac{1}{2}$  Milliarden Pfund, während sich die Ausfuhr nur von 162 Millionen auf 465 Millionen erhöhte. Somit ergab sich also bei einem Einfuhrüberschuß von fast 663 Millionen Pfund eine stark passive Handelsbilanz. Seitdem ist England freilich mit Erfolg bemüht, durch Verminderung der Einfuhr und Erhöhung der Ausfuhr einer aktiven Handelsbilanz zuzustreben. Zwar hat infolge der weltwirtschaftlichen Schwierigkeiten eine außerordentlich starke Abnahme sowohl der Ausfuhr wie der Einfuhr stattgefunden — im Jahre 1920: fast 2 Milliarden Einfuhr, über  $1\frac{1}{2}$  Milliarden Ausfuhr; im Februar 1921: fast 97 000 Einfuhr, 76 000 Ausfuhr — aber in verhältnismäßig noch stärkerem Maße ist der Einfuhrüberschuß zurückgegangen. In der Einfuhr spielen wie früher Lebens- und Genußmittel nebst Baumwolle und anderen Rohstoffen die Hauptrolle: in der Ausfuhr kommen vor allem Fertigwaren aus Wolle und Baumwolle, Eisen und Stahl sowie Steinkohlen in Betracht.

In Frankreich ist die Lage der Volkswirtschaft auch nach dem Kriege ungünstiger, da die französischen Kohlenlager und Industriezentren sich in den Kampfzonen befanden und nicht sofort in früherem Umfange für den Weltmarkt tätig sein konnten. Außerdem aber ist Frankreich noch zum großen Teil ein Bauermland, das sich in der Hauptsache auf der eigenen Scholle ernähren kann und dessen Industrie daher vom Weltmarkt unabhängiger ist. So hat Frankreich einen gewissen Gleichgewichtszustand zwischen Einnahmen und Ausgaben im ordentlichen Staatshaushalt erreicht: Im Jahre 1920 betrug die französische Einfuhr 35 Milliarden Franken und die Ausfuhr  $22\frac{1}{2}$  Milliarden Franken; es

ergab sich also ein Einfuhrüberschuß von fast 13 Milliarden. Im März 1921 hatten sich Einfuhr durch Rückgang und Ausfuhr durch Steigerung noch weiter angeglichen, so daß der Einfuhrüberschuß stark zusammengeschrumpft ist. Diese Besserung der Handelsbilanz wird voraussichtlich anhalten, denn von den zerstörten industriellen Betrieben sind schon 77 v. H. wieder in Tätigkeit und von den landwirtschaftlichen Nutzflächen sind 50 v. H. wiederhergestellt. Dazu kommt, daß Frankreich die Ansprüche an die deutschen Wiedergutmachungsverpflichtungen als Aktivposten in seine Bilanz einsetzen kann, und da es diese Ansprüche mit der äußersten Schärfe eintreibt, trägt seine Volkswirtschaft deutlich den Stempel des Siegerstaates an sich.

Im fernen Osten hat während des Krieges in Japan eine förmlich treibhausartige Wirtschaftsentwicklung eingesetzt. Die japanische Industrie nahm mit weitgehender staatlicher Unterstützung nicht nur in den alten Hauptausfuhrerzeugnissen, den Baumwoll- und Seidenwaren, einen mächtigen Aufschwung, sondern hat sich auch in zahlreichen anderen Gewerben, z. B. der Spielwarenherstellung und in elektrischen Unternehmungen, selbständig entwickelt. Da der Wettbewerb der europäischen Staaten größtenteils ausgeschaltet war, entfaltete der japanische Kaufmann im Stillen Ozean, in Ostsibirien und China eine große Rührigkeit; die Handelsflotte vervielfachte sich und der Ausfuhrüberschuß erreichte eine sehr ansehnliche Höhe: der japanische Handel ist während des Krieges um 172 v. H. gestiegen. In den beiden letzten Jahren ist freilich durch die allgemeine Absatzstörung auf dem Weltmarkt ein Rückschlag eingetreten, so daß die japanische Handelsbilanz wieder zu der Passivität der Vorkriegszeit zurückgekehrt ist — im Jahre 1920 betrug die Einfuhr erheblich mehr als 2 Milliarden Yen, die Ausfuhr fast 2 Milliarden Yen —, aber es erscheint doch wahrscheinlich, besonders bei Berücksichtigung der vorläufig noch sehr billigen Arbeitskräfte, daß die japanische Wirtschaft einer Zeit glänzenden Aufstiegs entgegengeht.

Demgegenüber bietet die wirtschaftliche Lage Deutschlands ein sehr trübes Bild: Wenn der Feindbund sich die Vernichtung der deutschen Volkswirtschaft zum Kriegsziel setzte, so erscheint diese Absicht durch die verhängnisvollen Friedensbedingungen fast erreicht.

Kurz vor dem Kriege hatte im Warenverkehr die deutsche Aus-

fuhr mit 10,1 Milliarden Mark zum ersten Male fast den gleichen Wert wie die Einfuhr (10,8 Milliarden Mark) erlangt; Deutschland war also damals auf dem besten Wege, zu einer aktiven Handelsbilanz vorzuschreiten. Dabei ist zu bedenken, daß wir als Ausgleich für die einstige Passivität unserer Handelsbilanz andere Werte als Aktivposten buchen konnten, z. B. die Erträgnisse der deutschen Kapitalanlagen im Ausland, die Überschüsse der deutschen Schifffahrt im internationalen Frachtverkehr u. a. Der durch den verlorenen Krieg herbeigeführte Umschwung offenbart sich nun vor allem darin, daß jene Gegenwerte zunächst ganz fortfallen und daß sich überdies noch unsere Handelsbilanz heute wieder stark passiv gestaltet hat. Denn die Einfuhr von Lebensmitteln für die ausgehungerte Bevölkerung und die Zufuhr von Rohmaterial für die völlig erschöpften Lager der Industrie mußte nach Möglichkeit gesteigert werden. Das erwies sich als ein um so dringenderes Gebot für die Wiederaufrichtung unseres wirtschaftlichen Lebens, als uns der Friedensschluß im Osten für die Volksernährung höchst ertragreiche Gebiete nahm und uns im Westen mit Lothringen die wichtigsten Eisenerzlager raubte, dazu uns in Ost und West mit äußerster Beschränkung der Steinkohlenversorgung bedrohte. Daher betrug die Einfuhr im Jahre 1920 etwa an Wert  $7\frac{1}{2}$  Milliarden Goldmark.

Umgekehrt ist unsere Ausfuhr nach ihrem völligen Daniederliegen während des Krieges erst in langsamem Anstieg begriffen, ja es erscheint überhaupt fraglich, ob Deutschland, an Umfang und Bevölkerungszahl verkleinert und wertvoller Teile seiner wirtschaftlichen Hilfsquellen beraubt, noch genug Produktionsfähigkeit aufzubringen vermag, um eine erhebliche Steigerung seiner Ausfuhr herbeizuführen. Verhängnisvoll ist ferner, daß uns durch den Raub unserer Handelsflotte der Verkehr mit den überseeischen Ländern, auf welche vor der Kriegszeit 34,5 v. H. unseres Außenhandels entfielen, so gut wie versperret ist. Aber auch der Absatz in den europäischen Ländern, welche die übrigen 65,5 v. H. des Gesamtwertes unseres Außenhandels einnahmen, wird uns erschwert. Die früheren Feindstaaten suchen noch heute dem Wiederaufschwung unseres Handels die größtmöglichen Schwierigkeiten in den Weg zu legen; nur Italien und auch die Vereinigten Staaten stehen der Einfuhr deutscher Waren verhältnis-

mäßig wohlwollend gegenüber. Aber Großbritannien, welches einst der bedeutendste deutsche Absatzmarkt mit 14 v. H. unserer Ausfuhr war, steht in der Reihe unserer Absatzländer heute erst an sechster Stelle. Andere Staaten haben sich während des Kriegs Ersatzindustrien gebildet oder sind in Abhängigkeit von fremden Märkten geraten, oder besitzen, wie Rußland, Österreich, Ungarn, die Balkanstaaten usw. eine erheblich geringere Kaufkraft als im Frieden. Daher wurde in der Ausfuhr des Jahres 1920 nur ein Wert von 5 Milliarden Goldmark erreicht.

So ist in der Reihenfolge unserer Absatzmärkte eine sehr erhebliche Verschiebung eingetreten. Der Anteil der Ententestaaten an unserem Ausfuhrhandel, welcher vor dem Kriege 31. v. H. betrug, ist jetzt auf 15,5 v. H. zurückgegangen. Andererseits haben die einstigen neutralen Staaten Europas eine überragende Bedeutung für unseren Handel gewonnen, da mehr als die Hälfte unserer Ausfuhr (51 v. H.) heute von den neutralen Staaten aufgenommen wird, während ihr Anteil an unserem Außenhandel früher nur 21 v. H. betrug. In vorderster Linie stehen die Niederlande, welche heute mit 21 v. H. an unserer Ausfuhr beteiligt sind, vor allem für Kohle und Koks, sowie für Waren aus Eisen und Stahl. Dann folgen die Schweiz, das frühere Österreich-Ungarn, Schweden und Dänemark.

Hinsichtlich der Warengattungen unserer Ausfuhr kann man vier Hauptgruppen unterscheiden. An der Spitze stehen Eisen und Eisenwaren und andere Erzeugnisse aus unedlen Metallen; namentlich das Aluminium hat eine starke Steigerung des Ausfuhrwertes zu verzeichnen. An zweiter Stelle folgen Maschinen, elektrotechnische Waren und Fahrzeuge; die Erzeugnisse aus diesen beiden ersten Gruppen machen drei Achtel unserer Gesamtausfuhr aus. Es folgen an dritter Stelle Waren unserer altbewährten Textilindustrie, insbesondere Baumwoll- und Seidenstoffe und schließlich chemische und pharmazeutische Erzeugnisse. In der Zeit vom Januar bis September 1920 machten diese vier Hauptwarengruppen 66 v. H. unserer Gesamtausfuhr aus. Weiterhin kommen noch für die Ausfuhr in Betracht: Kohle und Koks, Papierwaren, Tannenholz, Kinderspielzeug, Uhren usw.

Bei der außerordentlichen Verschiebung der internationalen Währungsverhältnisse und bei dem beträchtlichen Unterschied zwi-

sehen Goldmarkt und Papiermarkt würde ein Vergleich der Wertangaben unserer einstigen und jetzigen Ausfuhr ein schiefes und irreführendes Bild geben. Statt der Werte müssen die Gewichtsmengen der ausgeführten Waren verglichen werden; erst dadurch gewinnt man den Maßstab für den wahrhaft erschütternden Rückgang unseres Ausfuhrhandels. So blieb z. B. die Ausfuhr von Textilwaren um das Siebenfache hinter der des Jahres 1913 zurück. Selbst die Ausfuhr chemischer Erzeugnisse und Farben erreichte im Jahre 1920 nur zwei Drittel der Ausfuhr des Jahres 1913. Die Menge der ausgeführten Eisenwaren betrug vom Januar bis August 1920 nur etwas über 1 Million Tonnen gegenüber 4,3 Millionen im gleichen Zeitraum des Jahres 1913. Am stärksten tritt der Rückgang unserer Ausfuhr bei den künstlichen Düngemitteln hervor, größtenteils infolge des Ausfalls des in den lothringischen Hüttenwerken erzeugten Thomasphosphatmehls. Nur die Salzausfuhr übertraf fast um das Doppelte die des Jahres 1913.

Auch was die Herkunftsländer unserer Einfuhr betrifft, so ist in der Reihenfolge derselben eine beträchtliche Verschiebung eingetreten. Diejenigen Staaten, welche über Nahrungsmittel und Rohstoffe verfügen, stehen noch immer obenan, aber Rußland, welches vor dem Krieg für zahlreiche Erzeugnisse wie Roggen, Weizen, Mais, Kartoffeln, Fleisch und Speck, Flachs und Hanf einer unserer bedeutendsten Lieferanten war, ist vorläufig ganz ausgefallen; statt dessen haben die Vereinigten Staaten eine gegenüber der Vorkriegszeit noch gewaltig gesteigerte Bedeutung für unseren Einfuhrhandel erlangt: Sie sind jetzt für Roggen und Weizen, Fleischwaren und Schweineschmalz, für Baumwolle, Kupfer und Mineralöl unser Hauptbezugsland geworden. Auch die Niederlande sind durch die Lieferung von Kartoffeln, Margarine, Käse, Kolonialwaren und Zucker, den im übrigen auch die Tschecho-Slowakei liefert, für unseren Einfuhrhandel von besonderer Bedeutung. Mais beziehen wir heute, statt aus Rußland und Rumänien, hauptsächlich aus Argentinien, Rohseide aus Italien, Heringe aus Norwegen, Erze aus Schweden. Für den Ausfall an Wolle aus Australien, Südafrika und Argentinien hat sich dagegen noch kein hinreichender Ersatz gefunden.

Das Verhängnisvollste freilich ist, daß wir lebenswichtige Rohstoffe, die wir früher zum großen Teil im eigenen Lande er-

zeugten und zum Teil sogar zur Ausfuhr brachten, jetzt in beträchtlichen Mengen vom Ausland kaufen müssen, wie Mehl, Zucker, Kartoffeln, Margarine und Erze. Dadurch wird der Wert unserer Einfuhr sehr viel beträchtlicher gesteigert, als es für die deutsche Handelsbilanz erwünscht sein kann.

Der Umfang unseres heutigen Einfuhrhandels muß gleichfalls durch einen Vergleich der Mengenangaben statt der Zahlenwerte festgestellt werden. Die Gesamtmenge unserer Einfuhr belief sich für das erste Halbjahr 1920 auf etwa  $11\frac{1}{2}$  Millionen Tonnen, gegenüber  $47\frac{1}{2}$  Millionen Tonnen in dem gleichen Zeitraum des Jahres 1913, so daß also auch in der Einfuhr ein recht starker Rückgang gegenüber der Vorkriegszeit festzustellen ist. Dieser trifft freilich mehr die industriellen Rohstoffe als wie die Nahrungsmittel. Denn in den Monaten Januar bis September 1920 hat die Einfuhr von Lebensmitteln, so vor allem von Kartoffeln, Fleisch, Speck und Heringen, die der Vorkriegszeit sogar überholt; an Mehl und Brotgetreide wurde insgesamt die gleiche Menge wie 1913 eingeführt; nur die Einfuhr von Weizen, Reis und Erbsen ist bedeutend zurückgeblieben. Die Einfuhr von industriellen Rohstoffen weist freilich vollends einen erschreckenden Niedergang auf. Besonders hart wurde unsere Textilindustrie betroffen. Die Einfuhr von Baumwolle ist (in der Zeit vom Januar bis September 1913 bzw. 1920) von 344 000 Tonnen auf 91 000 Tonnen, die an Wolle von 160 000 Tonnen auf 38 000 Tonnen, die an Seide von 3200 Tonnen auf 670 Tonnen zurückgegangen. Auch die Versorgung der Metallindustrie mit Rohstoffen war erheblich geringer als vor dem Kriege. Statt 12 Millionen Tonnen an Eisen- und Manganerzen erhielt sie im Jahre 1920 während des vorhergenannten Zeitraums nur  $4\frac{1}{2}$  Millionen, davon sogar noch ein Drittel aus Lothringen und Luxemburg, die jetzt außerhalb unseres Zollgebiets liegen. Auch die Einfuhr von Rohkupfer ist von 170 000 Tonnen auf etwa 43 000 Tonnen zurückgegangen. Ebenso hat die Lederindustrie einen Rückgang der Einfuhr an Häuten und Fellen von 192 000 Tonnen auf 30 000 Tonnen zu verzeichnen. Auch die Mineralöleinfuhr belief sich jetzt kaum auf den dritten Teil gegenüber der von 1913.

Es ist kein Wunder, daß bei diesem Mißverhältnis zwischen Einfuhr und Ausfuhr der wirtschaftliche Rückgang unseres Vol-

tes sich in verhängnisvollem Maße verschärft. Deutschland ist zum Schuldnerland der Welt geworden: Die Summe unserer Staatsschuld, welche vor dem Kriege etwa 5 Milliarden betrug, ist bis zum Jahre 1919 auf 196 Milliarden und bis Herbst 1921 auf 660 Milliarden angewachsen, und bei der sattem bekannten Erpresserpolitik unserer Feinde ist vorderhand auf keine Besserung zu hoffen. Gibt es überhaupt eine Rettung aus diesem Elend? Bankrotte Staaten können nur genesen, wenn sie durch Steigerung ihrer Leistungen und durch Beschränkung ihres Verbrauchs das zerstörte Gleichgewicht zwischen Ausgaben und Einnahmen wiederherstellen. Nur ein Weg führt uns wieder bergauf: Rückkehr zur Arbeitsamkeit und Sparsamkeit unserer Väter. Der Weg ist dornig und steinig; aber ein Volk, das sich auf seinem von der Natur nicht im Übermaß gesegneten Heimatboden durch Fleiß und Tatkraft und Erfindungsgabe eine staunenswerte wirtschaftliche Blüte gewann und dadurch die Bewunderung und den tödlichen Neid der Welt sich zugezogen hat — ein solches Volk ist nicht altersschwach; es kann wohl in einem Augenblick körperlicher und seelischer Erschöpfung zusammenbrechen, aber es kann den Glauben an seine Zukunft, den Willen zum Leben nicht verloren geben. Der deutsche Unternehmer, Arbeiter und Kaufmann wird, das hoffen wir mit starkem Vertrauen, den Beweis auch für unsere künftige Daseinsberechtigung erbringen. Auch aus der Vernichtung des Dreißigjährigen Krieges erwuchs — ein neues Deutschland!

### Literaturverzeichnis.

1. Speck, Handelsgeschichte des Altertums. 3 Bde. Leipzig 1911. — 2. Nansen, Nebelheim. 2 Bde. Leipzig 1911. — 3. André-Heiderich-Sieger, Geographie des Welthandels. Frankfurt 1910. — 4. R. Richter, Handel und Verkehr der wichtigsten Völker des Mittelmeeres im Altertum. Leipzig 1886. — 5. Friedrich, Geographie des Welthandels und Weltverkehrs. 1905. — 6. Ed. Meyer, Die wirtschaftliche Entwicklung des Altertums. Jena 1895. — 7. A. Neuburger, Die Technik des Altertums. 2. Aufl. Leipzig 1921. — 8. Diels, Antike Technik. 2. Aufl. Leipzig 1920. — 9. Fr. Delitzsch, Handel und Wandel in Altbabylonien. — 10. Engelmann, Geschichte des Handels und Weltverkehrs. 5. Aufl. Leipzig 1899.
11. R. Hennig, Zur Frühgeschichte des Seeverkehrs im Indischen Ozean. Berlin 1920. — 12. Büchenschütz, Die Hauptstädte des Gewerbestandes im klassischen Altertum, Berlin 1869. — 13. Blümner, Technologie und Terminologie der Gewerbe und Künste bei Griechen und Römern. 4 Bde. 2. Aufl. Leipzig 1920. — 14. v. Sadowski, Die Handelsstraßen der Griechen und Römer. Jena 1877. — 15. W. Gög, Historische Geographie. Leipzig 1901. — 16. A. Herrmann, Die alten Seidenstraßen zwischen China und Srien, Göttingen 1910. — 17. Friedlaender, Sittengeschichte Roms. Leipzig 1864.
18. W. Gög, Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels. Stuttgart 1888 — 19. A. Schaub, Handelsgeschichte der romanischen Völker des Mittelmeergebiets bis zum Ende der Kreuzzüge. München 1906. — 20. W. Heng, Geschichte des Levantehandels im Mittelalter. 2 Bde. Stuttgart 1879. — 21. H. Baechold, Der norddeutsche Handel im 12. und 13. Jahrhundert.

- Leipzig 1910. — 22. Gg. Jacob, Der nordisch-baltische Handel der Araber. Leipzig 1887. — 23. Gg. Jacob, Waren beim arabisch-nordischen Verkehr im Mittelalter. Berlin 1891. — 24. Jafrow, Welthandelsstraßen in der Geschichte des Abendlandes. Berlin 1887. — 25. Al. Bugge, Die nord-uropäischen Verkehrswege im frühen Mittelalter. (Vierteljahrschr. f. Soz. u. Wirtschaftsgesch.) 1906. — 26. Montelius, Kulturgeschichte Schwedens.
27. K. Bücher, Die Entstehung der Volkswirtschaft. 10. Aufl. Tübingen 1917. — 28. Al. Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien. Leipzig 1900. — 29. W. Sombari, Moderner Kapitalismus. 2 Bde. 2. Aufl. Leipzig 1917. — 30. Strieder, Zur Genesis des modernen Kapitalismus. 1904. — 31. R. Heynen, Zur Entstehung des Kapitalismus in Venedig. München 1905. — 32. Simonsfeld, Der Fondaco dei Tedeschi und die deutsch-venetianischen Handelsbeziehungen. 2 Bde. Stuttgart 1887. — 33. Sieda, Hanfisch-venetianische Handelsbeziehungen. Rostock 1894. — 34. E. Gerland, Geschichte des lateinischen Kaiserreichs in Konstantinopel. Hamburg 1905. — 35. H. Krefschmann, Geschichte von Venedig. Gotha 1905. — 36. A. Beer, Allgemeine Geschichte des Welt Handels. Wien 1860. — 37. Joh. Falke, Geschichte des deutschen Handels. 2 Bde. Leipzig 1860. — 38. Mülling, Ulms Handel im Mittelalter. Ulm 1900. — 39. Dietr. Schäfer, Die deutsche Hanse. Bielefeld 1903. — 40. E. Daenell, Die Blütezeit der deutschen Hanse. 2 Bde. Berlin 1906. — 41. Barthold, Geschichte der deutschen Hanse. Magdeburg 1909. — 42. Haepfe, Brügges Entwicklung zum mittelalterlichen Weltmarkt. Berlin 1908. — 43. Sieveling, Genueßer Finanzwesen. Freiburg 1898. — 44. v. Zwiëdner-Südenhorst, Venedig als Weltmarkt und Weltstadt. Bielefeld 1894.
45. Ehrenberg, Das Zeitalter der Suggen. 2 Bde. Jena 1896. — 46. Al. Schulte, Die Suggen in Rom. — 47. Sombart, Der Bourgeois, Zur Geistesgeschichte des modernen Wirtschaftsmenschen. München 1913. — 48. Jansen, Die Anfänge der Suggen bis 1494. Leipzig 1907. — 49. Jansen, Jakob Suggen, der Reiche. Leipzig 1910. — 50. Ehrenberg, Große Lermögen. 1. Bd. Suggen — Rothschild — Krupp. 2. Aufl. Jena 1904. — 51. Haebler, Geschichte der Suggischen Handlung in Spanien. Weimar 1897. — 52. Haebler, Die wirtschaftliche Blüte Spaniens im 16. Jahrh. Berlin 1888. — 53. Haebler, Zur Geschichte des spanischen Kolonialhandels im 16. u. 17. Jahrh. Berlin 1900. — 54. Bonn, Spaniens Niedergang. Stuttgart 1896. — 55. Haebler, Die überseeischen Unternehmungen der Welser. Leipzig 1903. — 56. Strieder, Studien zur Geschichte kapitalistischer Organisationsformen. München 1914. — 57. Strieder, Levantinische Handelsfahrten deutscher Kaufleute des 16. Jahrh. Berlin 1920. — 58. Heller, Handelswege Innerdeutschlands im 16.—18. Jahrh. Dresden 1884. — 59. Kludhohn, Zur Geschichte der Handelsgesellschaften und Monopole im Zeitalter der Reformation. Hannover 1886.
60. Bofemeyer, Die Molukken. Leipzig 1888. — 61. Sieveling, Grundzüge der neuen Wirtschaftsgeschichte vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart. 2. Aufl. Leipzig 1915. — 62. Langenbede, Englands Weltmacht und ihre Entwicklung seit dem 17. Jahrhundert. Leipzig 1919. — 63. Ehrenberg, Hamburg und England im Zeitalter der Königin Elisabeth. Jena 1891. — 64. Baasch, Hamburgs Handel und Schifffahrt. Hamburg 1903. — 65. Hoeniger, Die Kontinentalperre und ihre Einwirkungen auf Deutschland. — 66. Brandt, England und die Napoleonische Weltpolitik. Heidelberg 1916. — 67. Salomon, Der britische Imperialismus. Leipzig 1916.
68. Huber, Geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs. Tübingen 1893. — 69. v. Haller, Weltwirtschaft. 2 Bde. — 70. Ebert, Geographie des Welthandels und Weltverkehrs. — 71. Kjellén, Die Großmächte der Gegenwart. 10. Aufl. Leipzig 1916. — 72. Harms, Deutschlands Anteil am Welthandel und Weltwirtschaft. Stuttgart 1916. — 73. Die, Deutschland auf den Hochstrahlen des Weltverkehrs. Jena 1901. — 74. Hennig, Deutschlands Anteil am Weltverkehr. Berlin 1911. — 75. Schumacher, Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft. 2. Aufl. — 76. Arndt, Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft. 2. Aufl. Leipzig 1913. — 77. Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeresellen. Berlin 1905 ff. — 78. Pöhl, Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens im 19. Jahrhundert. 2. Aufl. Leipzig 1916. — 79. Sieveling, Wirtschaftsgeschichte vom Ausgang der Antike bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. Leipzig 1921. — 80. Wirtschaft und Statistik, herausgegeben vom Statistischen Amt Berlin 1921. — 81. Monatliche Nachweise über den auswärtigen Handel Deutschlands. Berlin 1921. — 82. Koch, Der Wirtschaftskrieg und der Wiederaufbau unseres Außenhandels. Berlin 1915. — 83. Angell, Norm., Der Friedensvertrag und das wirtschaftliche Chaos in Europa. Berlin 1920. — 84. Arndt, P., Deutschlands wirtschaftliche Not und der Friede von Versailles. Berlin 1920. — 85. Reinhard, Die Welt nach dem Friedensschluß. Breslau 1920. — 86. Die, Wirtschaftskrieg und Kriegswirtschaft. Berlin 1920. — 87. Trendelenburg, Weltwirtschaftskrisse und Außenhandel. Berlin 1921. — 88. Hermsberg, Der Kampf um den Weltmarkt. Jena 1920. — 89. Dörfing, Internationale Wirtschafts- und Finanzprobleme. Berlin 1920. — 90. Sieda, Die Zukunft des deutschen Wirtschaftslebens. In *Contrao* Jahrb. Bd. 114. Heft 1. Jena 1920. — 91. Steinmann-Becker, Dörfing, Dörfing. Berlin 1919.

---

**Geschichte des deutschen Handels seit dem Ausgang des Mittelalters.** Von Direktor Prof. Dr. Langenbeck. 2. Aufl. (Bd. 237.) Kart. M. 6.80, geb. M. 8.80.

„Das gegebene Material ist sehr reichhaltig. Das Buch ist klar und gefällig geschrieben und eignet sich zur Lektüre für jeden Gebildeten.“ (Deutsche Handelsschullehrer-Zeitung.)

**Antike Wirtschaftsgeschichte.** Von Dr. O. Neurath. 2., umgearb. Aufl. (ANuG Bd. 258.) Kart. M. 6.80, geb. M. 8.80

„Die ‚Antike Wirtschaftsgeschichte‘ sei besonders wegen ihrer scharfen, theoretisch höchst lehrreichen Herauslösung einzelner Wirtschaftsformen gerühmt; in kleinstem Rahmen bietet das Büchlein nicht nur geschichtliche Beschreibung, sondern scharfsinnige Deutung und Erklärung der Vorgänge.“ (Lit. Jahresbericht des Dürerbundes.)

**Wirtschaftsgeschichte.** Vom Ausgang der Antike bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. (Mittlere Wirtschaftsgeschichte.) Von Prof. Dr. H. Sieveking. (ANuG Bd. 577.) Kart. M. 6.80, geb. M. 8.80

Verfolgt die Entwicklung des Wirtschaftslebens vom Ausgang der Antike über Byzanz, die mittelalterliche Agrar- und Stadtwirtschaft und den Merkantilismus bis zur Schwelle der modernen freien Wirtschaft.

**Grundzüge der deutschen Wirtschaftsgeschichte bis zum 17. Jahrh.** Von Prof. Dr. R. Kötzschke. 2., umgearb. Aufl. Kart. M. 36.—

Der Verfasser versucht den Ablauf der deutschen Wirtschaftsgeschichte bis ins 17. Jahrhundert in Verbindung beschreibender und entwicklungsgeschichtlicher Behandlung knapp zusammenfassend darzustellen.

**Grundzüge der neueren Wirtschaftsgeschichte vom 17. Jahrh. bis zur Gegenwart.** Von Prof. Dr. H. Sieveking. 3., verb. Aufl. Kart. M. 21.—

Erläutert an Hand der jeweils herrschenden wichtigsten national-ökonomischen Theorien die Zusammenhänge der Wirtschaft mit der geistigen und rechtlichen Entwicklung.

**Die Entwicklung des deutschen Wirtschaftslebens im letzten Jahrhundert.** Fünf Vorträge. Von Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. L. Pohle. 4. Aufl. (ANuG Bd. 57.) Kart. M. 6.80, geb. M. 8.80

„Wer einen unparteiischen Führer in diese verwickelten Verhältnisse haben will, sei nachdrücklich auf diese vorzügliche Schrift hingewiesen.“ (Zeitschr. f. d. ländl. Fortbildungsschulw. I. Pr.)

**Grundzüge der Volkswirtschaftslehre.** Von Prof. W. Gelesnoff. Nach einer vom Verf. für die deutsche Ausgabe vorgenommenen Neubearb. des russ. Originals übers. von Dr. E. Altschul. 2. Aufl. [U. d. Pr. 1921.]

Das Werk, mehr ein Lese- als Lehrbuch darstellend, will mit den wichtigsten Problemen der Nationalökonomie und ihren Lösungen vertraut machen, zu einer selbständigen Stellungnahme ihnen gegenüber anleiten und zum nationalökonomischen Denken erziehen.

**Kapitalismus und Sozialismus.** Betrachtungen üb. d. Grundlag. d. gegenwärtigen Wirtschaftsordnung sow. d. Voraussetzungen u. Folgen d. Sozialismus. Von Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. L. Pohle. 3. Aufl. Geh. M. 14.—, geb. M. 20.—

Die Schrift bietet mit einer wissenschaftlich-gemeinverständlichen Behandlung des Problems dem weiteren Kreise der Gebildeten die Möglichkeit, über alle Hauptfragen, die sich an den Streit zwischen Kapitalismus und Sozialismus knüpfen, sich selbst ein sachlich begründetes Urteil zu bilden und zu den Plänen der Sozialisierung Stellung zu nehmen.

---

Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin

Preisänderung vorbehalten

---

**Handelswörterbuch.** Von Handelsschuldirektor V. Sittel und Justizrat Dr. M. Strauß. (Teubners kl. Fachwörterbücher. Bd. 9.) Geb. ca. M. 25.—

Gibt rasch und zuverlässig Auskunft über die wirtschaftlichen, technischen und rechtlichen Vorgänge und Zusammenhänge im kaufmännischen Berufsleben.

**Wörterbuch der Warenkunde.** Von Prof. Dr. M. Pietsch. (Teubners kleine Fachwörterbücher. Bd. 3.) Geb. M. 25.—

Gibt zuverlässige Auskunft über 2000 Rohstoffe, Ersatzstoffe, Halb- und Ganzerzeugnisse sämtlicher Gewerbe und Industrien nach Ursprung, geographischer Herkunft, Eigenschaften, Verarbeitung und Verwendung.

**Die Großmächte und die Weltkrise.** Von Prof. Dr. R. Kjellén. Kart. M. 20.—, geb. M. 25.—

„In knappen, aber inhaltsreichen Zeilen, von hohem Standpunkt aus, kennzeichnet Kjellén die einzelnen Großmächte.“  
(Münchener Neueste Nachrichten.)

**Mathematik des Geld- und Zahlungsverkehrs.** Von Prof. Dr. A. Loewy. Geh. M. 33.—, geb. M. 39.—

Das Werk bietet, ohne höhere mathematische Kenntnisse vorauszusetzen, Belehrung über die finanziellen Berechnungen, die beim Geldverkehr in der Haus- und Volkswirtschaft von Bedeutung sind, z. B. Zins und Diskont, Kontokorrent, Kauf von Wechseln und Wertpapieren, Arbitrage, Amortisationshypotheken, Erbbaurecht, Abschreibungen, tilgbare Anleihen usw.

**Zeitgemäße Betriebswirtschaft.** Von Direktor Dr.-Ing. G. Peiseler. I. Teil: Grundlagen. Geh. M. 30.—, geb. M. 34.—

Das Werk entwickelt ein umfassendes System der deutschen Betriebswirtschaft, indem es von dem wirtschaftlichen Aufbau des Einzelunternehmens ausgehend, alle grundlegenden Fragen, die unsere heutige Wirtschaft beherrschen, in ihrem inneren Zusammenhange behandelt. Die Darstellung ist nach dem Grundsatz „Wahrheit und Klarheit“ ohne jede Parteinahme allein auf das Wohl aller Arbeitenden gerichtet, denen sie zu ihrem eigenen Nutzen und zum Wohle der allgemeinen deutschen Sache eine Fülle von Anregungen bieten wird.

**Die Bilanzen der privaten und öffentlichen Unternehmungen.** Von Prof. Dr. phil. et jur. R. Passow. I. Teil: 3., neu durchges. Aufl. Geh. M. 48.—, geb. M. 60.—. II. Teil: 2. Aufl. Geh. M. 39.—, geb. M. 48.—

I: Allgemeiner Teil. II: Die Besonderheiten in den Bilanzen der Aktiengesellschaften, Gesellschaften mit beschränkter Haftung, Genossenschaften, der bergbaulichen, Bank-, Versicherungs- u. Eisenbahnunternehmungen, der Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerke sowie der staatlichen und kommunalen Erwerbsbetriebe.

**Russisches Wirtschaftsleben seit der Herrschaft der Bolschewiki.** Nach russ. Zeitg. Mit einer Einleitung hrsg. von Dr. Wlad. W. Kaplun-Kogan. (Quellen u. Studien d. Osteur.-Inst., Breslau, 1. Abt. I. H.), 2. Aufl. Geh. M. 15.—, geb. M. 18.—

„Das Buch ist für alle, die sich für die Wiederanknüpfung der Beziehungen zu Rußland interessieren, wertvoll und dürfte eine gute und eingehende Darstellung der gegenwärtigen Verhältnisse Rußlands geben.“  
(Bayrisches Gewerbeblatt.)

**Sibirien und seine wirtschaftliche Zukunft.** Ein Rückblick und Ausblick auf Handel und Industrie Sibiriens. Von Prof. Dr. P. Danckwortt. (Quellen und Studien des Osteuropa-Instituts, Breslau. VII. Abt., Heft 2.) M. 36.—, geb. M. 45.—

**Der Handelshafen Odessa.** Von Dr. rer. pol. et phil. O. Friebel. Mit 14 Tafeln. (Quellen und Studien des Osteuropa-Institutes, Breslau. VII, 1.) Kart. M. 32.—

---

**Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin**

Preisänderung vorbehalten