BREMEN ALS VRIJHAVEN.

„In het groote vereenigde Duitschland blijft de vrije handelsstad Bremen nog altijd hardnekkig alléén staan, en weigert in te zien daardoor zoowel de eigene belangen te schaden als die van het geheele land. Maar reeds getuigen de feiten, hoe noodlottig een volharden in die dwaling nu al is en nog erger dreigt te worden. En opdat de cijfers gehoor mogen vinden waar de woorden niet werden geteld,” gaat Dr. Lahusen, in een pas verschenen vlugschrift, den toestand der stad in de laatste jaren na, door berekeningen welke ook onder ons de aandacht verdienen, omdat onze handel en die van Bremen zoo vele punten van overeenkomst hebben.

Allicht is de brochure bij ons minder bekend, en daarom wijs ik op den inhoud. Verre van in het gevoelen van den schrijver te deelen, acht ik toch zijn oordeel over verschillende handelstoestanden zoo juist en geheel passende voor ons, dat de kennis er van nuttig mag heeten.

Het Tolverbond heeft den grondslag gelegd van Duitschlands latere éénheid. Met onmiskenbaar talent en geduld tevens, heeft Pruisen de schijnbaar tegenstrijdige belangen der Deutsche Staten tot één geheel weten te vereenigen, maar voortdurend bleven handelaar en fabrikant en landbouwer verstoken van het voordeel om hunne producten uit de eigene zeehavens heinde en ver te verzenden. De oude Hanzesteden toch volhardden in haar isolement, daar Hamburg, Lubeck en Bremen steeds weigerden te zijn „Duitsche havens.” Ook hier echter heeft ten slotte het geduld gezegevierd, en thans blijft enkel nog alleen staan: de vrije stad Bremen.

Is dan de ontwikkeling en de welvaart dier stad klimmende in de laatste jaren, zoodat de voordeelen van dat isolement overtuigend zijn? Het tegendeel is waar. En juist opdat de stad nog bij tijds inziet hoe zij zich zelve door haar halstarrig verzet schaadt, voert de schrijver de volgende cijfers aan.

Wanneer de vreemdeling zich verwondert, in Bremen's straten evenmin de drukte en het bedrijvig gewoel der groote koopstad

te zien, als er telkens personen te ontmoeten wier vreemd uiterlijk en afwijkende kleeding bewijst dat zij uit den verren vreemde overkwamen, dan heeft hij slechts de geschiedenis der stad van de laatste jaren in cijfers te lezen en het aanvankelijk raadselachtige, zal hem natuurlijk voorkomen.

Raadpleegt men de bevolkingcijfers, dan zijn de uitkomsten inderdaad bevredigend. Van 76,109 in 1845, klommen ze tot 105,917 in 1865, en tot 159,418 in 1882. Maar ongelukkig klom de schuldenlast in nog sterker verhouding, en wel van:

M.	14,581,000	in 1847
tot	"	37,414,000 „ 1865
en	"	80,702,000 „ 1882

of van 100 tot 553, tegen 100 op 209 der bevolking, zoodat ze thans per hoofd bedraagt M. 513, tegen slechts M. 219 ongeveer 35 jaar geleden. Ongetwijfeld zijn de ingezetenen echter in alle die jaren veel rijker geworden, en heeft de stad daarenboven door alle die schulden een aantal inrichtingen en werken van openbaar nut gewonnen die niet alleen de algemeene welvaart bevorderen maar die ook winsten afwerpen. En toch blijkt 't, ten spijt daarvan, dat de draagkracht der belastingschuldigen in de latere jaren verminderd is. Gaandeweg zijn zij in aantal verminderd en wel van 33,695 in 1874 tot 27,530 personen in 1880, terwijl daarentegen de bevolking in die jaren van 142,553 tot 155,831 toenam. Meer inwoners dus en minder belasting betalenden is een dubbel ongunstig verschijnsel, en doet de dwaling sterk uitkomen van hen, die onnadenkend, reeds uit een vermeenderd zielental ook grooter welvaart trachten te bewijzen. In Bremen evenwel nam de bevolking toe — 100 aangenomen — tot 109, terwijl de belastingbetalers daalden tot 82. Het inkomen, dat in 1872—76 Mark 724 per hoofd bedroeg, was in 1877—80 slechts M. 632, terwijl toch de koopkracht van het geld verminderte en de groote vermogens altijd snel toenemen. Men ziet dat laatste vooral sterk uitkomen als men de klassen der belastingbetalenden nagaat:

	R. Mark.	1874.	1880.
klasse van 600 tot 1,500		8 pCt.	4½ pCt.
" " 1,500 " 3,000		6½ "	5½ "
" " 3,000 " 12,000		22½ "	18 "
" boven " 12,000		63 "	72 "

en nog duidelijker blijkt die ongunstige verschuiving der belastingschuldigen, als men de staten der volgende jaren raadpleegt.

1874.				1880.			
M. 600— 1500	23,909	personen	M. 22,058,876	19,472	M. 16,809,455		
" 1500— 3000	4,858	"	" 10,808,817	4,172	" 9,149,410		
" 3000— 6000	2,459	"	" 10,736,976	2,078	" 8,893,570		
" 6000—12000	1,812	"	" 11,061,029	913	" 7,831,018		
boven 12000	1,157	"	" 45,841,295	895	" 51,142,779		

In de vier eerste klassen nam dus evenzeer het aantal belastingsschuldigen af, als hun inkomen, en alleen de rijkere namen toe in inkomsten, niettegenstaande ook zij in aantal verminderden. Is 't wonder dat dan ook de heffing gaandeweg verhoogd moest worden en van 2 pCt. in 1874 nu reeds voor de inkomsten boven M. 9000, tot 4 pCt. gestegen is? Want de uitgaven die in 1847—51 per hoofd der bevolking M. 27,05 beliepen, waren in 1865—71 al M. 35,17 en in 1882 M. 47,42.

Ook uit het verbruik der eerste levensbehoefden leert men de welvaart der bevolking kennen. En als men ziet dat in 1874 nog 63 en in 1882 maar 54 kilo vleesch per hoofd verbruikt werden, en brood en meel in 1874 nog 115 tegen slechts 91 kilo in 1882, dan spreekt men niet langer van voorspoed, al klimt de bevolking dan ook in aantal. Men zou bijna geneigd zijn de wijsheid der burgerij te roemen, die onder deze omstandigheden in 1882 maar één huwelijk op de 131 inwoners sloot, terwijl zij acht jaar vroeger nog vrijheid vond op 84 inwoners één echtverbintenis te sluiten. Maar willig om, zelfs onberaden, in den echt te treden, als de man van het volk haast natuurlijk overal is, teekent een bedachtzaamheid zelfs te dien opzichte wel degelijk, dat de druk der tijden algemeen gevoeld wordt in die toch zoo groote stad van handel en scheepvaart.

Onwillekeurig komt dus de vraag op de lippen, of de handel in Bremen dan niet in voortdurenden bloei verkeert? En men raadpleegt de tabellen van de in- en uitvoeren, die dan ook al zeer spoedig een antwoord geven dat weinig bemoedigend heeten moet. Men oordeele:

Millioenen Rijksmarken.			Eigen en	
Invoer	Doorvoer	Uitvoer.	commissiehandel.	
1880 559	279	511	280	
1881 555	294	526	261	
1882 500	274	462	226	

Overal verminderde cijfers en, wat 't treurigst is, 't meest waar, 't den eigen handel betreft. En juist de artikelen op welker groote markt Bremen altijd met fiere voldoening wees, de katoen en de tabak, nemen aldaar gaandeweg aan beteekenis af.

Van katoen werden bij millioenen kilogrammen aangevoerd in:

	1880.	1881.	1882.
doorvoer	56	79	63
eigen handel . .	23	26	16

en van tabak, waarvan de doorvoer onbeteekenend is, voerde de eigen- en commissiehandel aan in:

1880.	1881.	1882.
41,921,613	41,094,198	35,863,704 kilo.

Naarmate het verbruik van inlandsche tabak toeneemt, moeten deze cijfers nog meer dalen.

Het scheepvaartverkeer houdt natuurlijk gelijken tred met die ongunstige toestanden. De zeevaartcijfers zijn:

	Inklaring.		Uitklaring.	
	Schepen.	Tonnen.	Schepen.	Tonnen.
1880	2937	1,169,466	3243	1,176,122
1881	2862	1,150,117	3124	1,164,011
1882	2708	1,129,517	2951	1,111,526

En niet anders zijn de uitkomsten der riviervaart, welke voor Bremen van zoo groot gewicht is.

	Onder-Wezer.		Boven-Wezer.	
	Inklaring.	Uitklaring.	Inklaring.	Uitklaring.
1880	378,727	380,758	66,130	60,465 tonnen
1881	377,989	383,308	65,938	54,885 "
1882	377,303	375,105	61,079	51,028 "

Overal dus achteruitgang, bij de zee- zoowel als bij de riviervaart.

Alleen de zeevloot nam toe, en wel van:

	324 schepen metende 270,209 tonnen in 1880			
tot	326	"	"	280,088 " " 1881
en	344	"	"	299,397 " " 1882

maar die grooter vloot vermocht handel noch scheepvaart te vermeerderen.

Tot zoo ver reiken de cijfers, en ze zijn te ontmoedigend, dan dat men naar de voortzetting van soortgelijke mededeelingen zou verlangen. Van waar echter die treurige uitkomsten? vraagt de lezer. En daarop blijft Dr. Lahusen het antwoord niet schuldig, met welks inhoud echter zeker maar zeer weinigen zich zullen vereenigen. Hoewel de schrijver in den beginne waarschuwt alles in zelfs zeer sobere taal te zullen behandelen en geenszins jacht te maken op literarische verdiensten, slaat hij toch gedurig tot zulke hoogdravende bewoordingen over, dat men soms moeilijk den glimlach weerhouden kan over de pompeuse wijze, waarop zulke dorre en eenvoudige zaken worden voorgedragen. Dat hij

den volgens bovenstaande cijfers niet te loochenen achteruitgang van Bremen grootendeels wijt aan de halstarrige weigering om zich te vereenzelvigen met het groote en machtig geworden Duitschland, begrijpt een ieder. Het Deutsche vaderland en die edele Deutsche geest, doen natuurlijk hier weer den noodigen dienst om, op groote woorden, de lucht in te gaan. De muren die Bremen nog van Duitschland scheiden moeten dan ook vallen, en wel zeer spoedig ook, zoo lezen wij hier, of nog eenzamer worden de straten der reeds niet meer levendige stad en nog leeger de steeds overtollige pakhuisruimte. Bremen erkenne 't eer het te laat is, dat met de verandering der getijden de bakens moeten verzet worden, en dat het pak hetwelk den knaap zoo sierlijk tooide, den man ontsieren zou.

Het mindere vertier van Bremen te wijten aan de ligging diep in 't land en niet aan zee, ware thans dwazer dan ooit te voren, lezen wij hier terecht, omdat juist tegenwoordig dat vroegere gebrek als weggenomen is door het spoorwegnet. Integendeel zou die ligging Bremen in deze dagen tot een gezocht middelpunt van het zoo welvarend gebied rondom maken, indien de stad zich niet eigenzinnig bleef afsluiten van de geheele omgeving door een ander tolstelsel. Welke Deutsche verkooper, zoo vraagt de schrijver, zal echter naar Bremen goederen ten verkoop zenden, indien hij weet ze niet weer vrij terug te kunnen halen indien de verkoop er niet lukt? Bremen mist daardoor die groote magazijnen waaruit de koopers van alle oorden der wereld hunne keuze komen doen, en de stad verliest de mogelijkheid om als groote uitvoermarkt een uitgebreid transatlantisch verkeer te winnen, getuige de vermindering van invoer van Deutsche artikelen van 162 tot 148 mill. Mark in dezelfde jaren 1880 en 1882, toen de uitvoer van gehéél Duitschland daarentegen klom van 2776 tot 2977 mill. Mark.

Die bewering is eigenlijk de hoofdzaak van des schrijvers geheele ijveren vóór Bremens aansluiting tot Duitschlands douanegebied. En omdat ze mij onjuist voorkomt, vermeld ik die hier uitdrukkelijk. 't Ware voor den vreemdeling eenvoudig aanmatiging, een oordeel uit te spreken over de vraag die in de stad zelve zoo velen verdeeld houdt, of aansluiting bij Duitschland dan wel de bestendinging der vrijhaven in het belang van Bremen is. Maar 't getuigt tegen den koopmansblik van den schrijver als hij het groote voordeel niet ziet voor eene der enkele zeehavens welke Duitschland bezit, om in dat zwaar belaste en beschermende en onder ambtenaren zuchtende land, een groot entrepot

uit te maken, alwaar handelaar en zeevaarder zich frank en vrij bewegen kunnen. Andere en vrij wat deugdelijker gronden dan die belaste wederinvoer van uit Duitschland gezonden goederen, of het gebrek aan magazijnen vol van de meest veelsoortige uitvoerartikelen moeten aangevoerd worden, om dat onschatbaar voorrecht eener vrijhaven weg te cijferen. Hij erkent zelf dat een entrepot noodig zal zijn, maar waarom dan de geheele stad niet zulk een entrepot gelaten, wat zij nu is?

Haast belachelijk schijnt Dr. Lahusen het te beschouwen, anders dan op groote magazijnen de uitvoerartikelen te koopen, en dat nog te willen doen op stalen of monsters. Toch waag ik 't te betwijfelen, of de inderdaad groote zaken van dien aard ergens ter wereld op eenige andere dan die zoogenaamd belachelijke wijze gedreven worden! Immers verreweg de meeste fabrikanten nemen daarvoor bestellingen aan, en zij zijn zoo dwaas niet om op kostbare wijze kolossale hoeveelheden van alle mogelijke artikelen in voorraad op de zeeplaatsen te houden, de kans loopende dat ze niet verkocht worden. Vooral voor het debiet van het eigen land houdt men die magazijnen. En de groote fabrikanten in Engeland, waarvan Dr. Lahusen de verzekering geeft dat zij niet voor eigen rekening goederen ten verkoop naar overzeesche gewesten sturen, zij zullen hem daarin zeker evenmin gelijk geven als in zijne bewering, dat de vreemdeling niet op de fabriekplaats bestelt wat hij noodig heeft, maar zich uit de magazijnen in de zeehavens voorziet. Zou hij in ernst meenen, dat in Londen de millioenen schats aan fabrikaten gereed liggen welke de kooplui uit alle wereldstreken in Engeland zoeken? Manchester en Birmingham en welke Engelsche fabriekplaats niet, zullen hem een geheel ander tafereel ophangen van de wijze waarop die zaken gedreven worden, en niet zoo uit de hoogte neerzien op het gebruik van monsters en stalen. Of liever, hij vrage den Duitschen fabrikanten hoe die over de groote voorraden in de zeehavens denken.

Maar door de hooge vlucht die de sehrijver neemt bij zijn toch zoo nuchter onderwerp, onderscheidt hij alles niet zoo nauwkeurig meer. Want als hij erkent, dat de gemakkelijker en sneller en veelvuldiger middelen van verkeer de binnensteden in staat stellen tot het drijven van handel met de meest verwijderde oorden der wereld, waartoe vroeger alleen de groote zeehaven bij machte was, dan legt hij wel den vinger op de oorzaak die Bremen en alle andere vroegere wereldmarkten doet afdalen van den ouden rang, maar zonder die te erkennen. Hij zou anders inzien, dat

juist die verheffing der binnensteden ten koste der groote havens plaats heeft en ontstaat door het rechtstreeksch verkeer met geheel de wereld, met voorbijgang dus der vroeger oppermachtig heerschende zeesteden. En door die directe gemeenschap der fabrieksteden met den vreemde, zijn de magazijnen in Bremen en elders geheel onnoodig.

Neen, als hij die betere vervoermiddelen noemt en waardeert, dan moest hij ook het dalen der stad die eens zulk een uitgebreiden eigen handel dreef tot den lageren rang van transitohaven, als het onvermijdelijk gevolg daarvan erkennen. Volkomen in zijn recht is hij weder, waar hij Bremen op den uitvoerhandel wijst als de eenige kracht waardoor de invoerhandel te herwinnen of te behouden is. Maar zonder magazijnen van uitvoerartikelen en aansluiting bij Duitschland, kan Bremen dien tweeledigen handel drijven, ja zeker nog 't best, *juist* als vrijhaven, als kolossaal entrepot.

Want, wat inderdaad alleraardigst is en eigenlijk het geheele betoog van den schrijver afbreekt, is het slot van dit vlugschrift. Immers, op een werkelijk zeer juiste en flinke uiteenzetting der voordeelen, ja der onmisbaarheid van uitvoerhandel voor elke markt van beteekenis, volgt, na een zwak betoog dat ook nijverheid noodig is voor de zeehaven, een soort van geruststellend woord voor hen, die het voordeel van een vrijhaven te goed inzien om het gemakkelijk op te geven. Het onmisbare voor Bremen van zelfs zeer groote entrepots, zoodra de stad bij het Duitsche tolgebied is ingelijfd, erkent de schrijver. Maar dan volgt een bewering die in den mond van een Duitscher toch haast al te naïf klinkt. „Al de vrijheden en waarborgen welke Bremen te dien „aanzien noodig zal hebben, zullen immers niet moeilijk zijn te „verkrijgen van het Rijk, dat zich de meest veelzijdige ontwikkeling „der economische krachten van het volk tot hoogsten plicht gesteld „heeft.” Wie ter wereld zal zulk een bewering als oprecht gemeend noemen bij een handelspolitiek als die van het tegenwoordige Duitschland, en ze daar verwachten, waar 't geldt een vrijhaven te winnen voor dat palladium van hedendaagsche fiscaliteit!

Evenmin verwacht iemand zeker in dit boekje de bewering, dat ook entrepothavens vrijheid van verkeer toelaten. Immers juist daarom verlangt Bremen een geheele entrepotstad te blijven! Hoe Liverpool's Katoenmarkt hier ten bewijze aangehaald kan worden, is onbegrijpelijk, daar de Katoen immers vrij van alle rechten is in Engeland, zoodat daar van al of niet entrepot geen sprake kan zijn. Weinige regels verder lezen wij weer, dat de vrijhavens zich

hebben overleefd en alleen nog tot de geschiedenis behooren! Is dan het groote entrepot niet de vrijhaven?

De verdere inhoud raakt meer de stedelijke belangen, klein-handel, waarde van den grond, enz., die voor ons van geene waarde zijn. Maar de brochure heeft daardoor zelfs zeer hooge waarde voor ons, omdat ook wij hier te lande de bevolking in de handelssteden zien toenemen, maar den handel zelf verminderen, vooral van gehalte. De doorvoerhandel is onmisbaar voor elke zeehaven, nu de fabrikant en de verbruiker in het binnenland zelf handelt met het buitenland, en omdat de scheepvaartbeweging er door vermeerderd wordt, terwijl ze door de vermenigvuldiging der gelegenheden tot verzending den eigen- en commissiehandel als uitlokt en aanwakkert. Maar nooit mag een wereldmarkt haar zwaartepunt vinden in dien lijdelijken vervoerhandel. Als hulpmiddel alleen mag hij gebruikt en als zoodanig ook hoog gewaardeerd en flink gesteund worden, nooit echter tot hoofdzaak verheven. Juist de uitvoerhandel moet dat worden. De erkenning daarvan moet terrein winnen, indien de handel van elke plaats, behalve van landen van productie, niet gaandeweg grond verliezen zal. Dat doet reeds de handel van Bremen, wij zagen 't hierboven, en Dr. Lahusen doet een goed werk er de aandacht op te vestigen. Maar niet om Bremen van het vrijhavensstelsel af te tronen, want in de eenzijdigheid van zijn handel ligt de kwaal, niet in het isolement. De uitvoerhandel moet den invoerhandel als noodzaken tot breeder ontwikkeling, en dan beider winsten de kapitalen weer van het heillooze beursspel, terugvoeren naar den reëlen handel. Geene groote magazijnen, maar groote kennis van het vak en van de behoeften waarin men in den vreemde wil voorzien, moet men verkrijgen en dat wel door eigen aanschouwing. En vrij wat beter zullen in- en uitvoerhandel gedijen in het reusachtig entrepot, dan onder de vleugelen eener zoo doodende handelspolitiek als die van Duitschland.

Dankbaar ben ik Dr. Lahusen voor zijn geschrift, al deel ik geenszins in zijne beschouwingen. Dankbaar, dat hij ook Nederland waarschuwt zich toch niet blindelings te laten begoochelen door de toenemende bevolking van steden, zonder het gehalte der bedrijvigheid goed te onderzoeken. Dankbaar, dat hij ook ons op het gevaar wijst om van de eens zoo groote wereldmarkt af te dalen tot een lijdelijken doorvoerhandel die alleen dan waarde heeft, als er door gesteund worden die blijvende elementen van den bloei van elke handelsstad: de uitvoer- en de invoerhandel, vereenigd.

Amsterdam.

P. N. MULLER.