C.F. Wurm

Der Sundzoll,

Hamburg 1838.

Mit hochachtungsvoller Ergebenh.
von
C. F. Wurm.

Der Sundzoll

und dessen Verpflanzung

auf

deutschen Boden.

Von

Dr. C. F. Wurm, Prof.

Hamburg,
bei Johann August Meißner.
1838.

Dan. afd.

Magis amica Veritas

Der Sundzoll
und dessen Verpflanzung auf deutschen Boden.

Ein Beitrag

zur

Geschichte der Handelspolitik.

Von

Dr. C. F. Wurm,

Professor in Hamburg.

Hamburg,

bei Johann August Meißner.

1838.

Gedruckt bei Joh. Aug. Meißner.

I. Orientirung.

Europa steuert der Krone Dänemark im Sunde alljährlich anderthalb Millionen Thaler. Von den übrigen Verbindungswegen zwischen der Nordsee und Ostsee war bis jetzt nur noch ein einziger von jedem Waarenzoll für transitirende Güter befreit. Diese Befreiung, die seit einem halben Jahrtausend und länger bestanden hat, soll nun aufhören. Der Tarif, welchen die neue, königlich dänische Zollordnung für die Herzogthümer Schleswig und Holstein aufstellt, soll auch die Durchfuhr auf der Straße zwischen Lübeck und Hamburg treffen. Diese beiden freien Städte haben, wie aus den öffentlichen Blättern bekannt ist, mit einer Beschwerde, auf den Grund specieller Berechtigungen, sich an die deutsche Bundesversammlung gewendet. Sie würden, auch abgesehn von ihren eignen empfindlich bedrohten Interessen, eine schwere Verantwortung auf sich geladen haben, hätten sie es versäumt, in dieser Sache den Rechtsschutz nachzusuchen, den die Verfassung des Bundes ihnen an die Hand giebt. Wie wenig es die Sache der beiden Städte allein ist, leuchtet ein, sobald man sich erinnert, daß der Verkehr des südlichen und westlichen Deutschlands nicht nur, sondern der Verkehr des ganzen Westen von Europa mit der Ostsee, sofern er nicht durch den Sund geht, hauptsächlich auf jene Straße angewiesen ist.

In diesem Sinn hat auch bereits das Ausland den Gegenstand aufgefaßt. Englische Blätter, von verschiedenen Farben, führen Klage über die Verordnung, deren Ruf bis zu ihnen gedrungen ist; ein ministerielles Blatt nimmt Veranlassung von dem Gerücht der obschwebenden Unterhandlungen einer großen deutschen Macht, um die englische Regierung aufzufordern, daß sie eine Erleichterung des drückenden Sundzolls für die britische Flagge in Anspruch nehme. Diese Ideenverbindung liegt so nahe, daß man ihr nicht ausweichen kann. Der holsteinische Transit ist nicht mehr und nicht weniger, als ein Versuch, den Sundzoll auf das Festland zu verpflanzen.

Wenn es dafür eines Beweises bedürfte, so könnte man ihn in den Aeußerungen eines angesehenen dänischen Schriftstellers finden, den man sonst nicht eben gewohnt ist, in den Reihen der Vertheidiger von Maaßregeln der Regierung zu erblicken, und dessen Accent auch dies Mal keinen Zweifel übrig läßt, daß er in der That ein nationales Interesse zu verfechten glaubt. Das Journal Fædrelandet bringt, in dem Stück vom 8. September, einen von dem Redacteur, Prof. David, unterzeichneten Aufsatz über die Befugniß Dänemarks zur Erhebung eines Transitzolls auf der durch holsteinisches Gebiet führenden Straße zwischen Hamburg und Lübeck. Darin heißt es, Lübeck habe (zum Nachtheil Kiels) ein eigentliches Monopol des Ostseeverkehrs. Wenn es sich so verhielte, so ließe sich fragen, wessen Werk ist dies Monopol, wenn nicht das Werk der dänischen Regierung, indem sie die Kieler Landstraße mit einem Durchgangszoll belastete?

Sodann wird behauptet, durch die Befreiung der Lübecker Landstraße leide die Staatscasse einen directen Nachtheil (et direct Tab): denn „ein so vom Transitzoll befreiter Weg habe sich einen großen Theil des Waarentransports zugezogen, der unter andern Umständen höchst

wahrscheinlich zur See (til søes) transportirt sein, und entweder den Oeresund oder den Kieler Canal passirt, also entweder Sund- oder Canalzoll erlegt haben würde." Sollte man nicht denken, die rechtliche Existenz des Sundzolls sei das ältere Factum, die Befreiung der Lübecker Landstraße eine unbequeme Neuerung? Und doch datirt diese vom Jahre 1188, die erste, tractatenmäßige Anerkennung des Sundzolls aber aus dem sechszehnten Jahrhundert. Soll überhaupt der Nachtheil für die Staatscasse soviel bedeuten, als ein im Lauf der Zeitumstände herbeigeführter Ausfall? Dann wäre mindestens der Augenblick für die Behauptung so unglücklich als möglich gewählt. Denn im abgewichenen Jahr sind, neben einer bedeutenden Frequenz der Lübecker Straße, auch durch den Oeresund über 2000 Schiffe mehr gegangen, als im Durchschnitt der vier vorhergehenden Jahre, und im Ganzen so viele Schiffe, als man in den Jahreslisten, so weit diese bekannt sind, bis jetzt nur fünf Mal angemerkt findet. Es kann also (ganz abgesehn von dem Rechtsgrund und der Rechtskraft der Befreiung) von einem daraus fließenden Nachtheil für die Staatscasse nur in demselben Sinn die Rede sein, wie man es etwa einen Nachtheil für die Staatscasse nennen könnte, wenn in einem Staat zwar eine Gesindesteuer besteht, aber keine Hundesteuer, eine Häusersteuer, aber keine Fenstersteuer.

Noch schärfer wird man aufhorchen bei der Behauptung, daß gewissermaaßen (paa en Maade) selbst der Welthandel unter diesem Stand der Dinge (der Befreiung der Lübecker Straße) gelitten habe. In wiefern hat er gelitten? Weil der Weg nach Lübeck so schlecht ist. Warum ist dieser Weg so schlecht? Weil kein Waarenzoll vom Transitgut erhoben wird! Dies Argument ist in mehr als einer Beziehung zu merkwürdig, um nicht näher betrachtet zu werden. „Die Erkenntniß," heißt es, „von dem Nutzen

einer allgemeinen Handelsfreiheit, die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit guter Straßen kann noch so lebendig sein, und doch kann Keiner, der nicht ganz und gar vergißt, was der Staat sich selbst schuldig ist (der ikke aldeles glemmer, hvad Staten skylder sig selv) von einer Regierung fordern, daß sie mit Unkosten eine Wegeverbindung aufrechthalten soll, auf welcher der Transit abgabenfrei geschieht, während derselbe auf allen andern Wegen mit Abgaben belastet ist." Also die Verbesserung des Weges soll an die unerläßliche Bedingung eines Transitzolls geknüpft sein. Wie, wenn man nun weiter fragte: warum hat denn die dänische Regierung nicht längst schon, um dem Welthandel jenen Vortheil zu gewähren, einen Transitzoll auf der Lübecker Landstraße erhoben? Da möchte leicht ein unerwünschtes Dilemma für den Copenhagener Journalisten sich ergeben. Entweder er wird nicht umhin können, von der dänischen Regierung auszusagen, sie habe die Interessen des Welthandels auf eine Weise vernachlässigt, die keiner weitern Bezeichnung bedarf; oder er wird eingestehn müssen, sie habe sich zur Erhebung eines Waarenzolls vom Transitgut auf jener Straße bis jetzt nicht berechtigt geglaubt. Im letztern Fall würde er nachzuweisen haben, woher denn nun, im 650sten Jahre nach Barbarossa's Privilegien, im 32sten nach Auflösung des deutschen Reichs, im 24sten nach Errichtung des deutschen Bundes, urplötzlich ihr diese Befugniß entsprungen sei? Doch, lassen wir diese Frage fallen, und erlauben uns nur eine Anmerkung über die kostspielige Aufrechthaltung einer für die Staatscasse sterilen Wegeverbindung. Man weiß, in welchem Zustande die Lübecker Landstraße sich befindet. Man weiß, daß die Anerbietungen von Communen und von Privaten, von Einheimischen und Auswärtigen, die ein Interesse für die Verbesserung der Landstraße an den Tag gelegt haben, standhaft zurückgewiesen worden sind. Man weiß endlich,

daß auf eben dieser Landstraße ein Wegegeld — ein mäßiges, aber doch ein Wegegeld — fortwährend erhoben worden. Aber man weiß nicht, was für dies Wegegeld, bis auf den ganz neuen Anfang einer Chaussirung bei Oldesloe (auf der längeren der beiden Straßen, die aber ganz durch das Holsteinische führt, ohne Lauenburg zu berühren) irgend geleistet worden. Als die wahrscheinlichste Hypothese empfiehlt sich die, daß es bis jetzt in den tiefen Sand, oder in die entsetzlichen Löcher eines längst durchgefahrenen Steindamms versunken, und ebendaselbst spurlos verschwunden sei. Uebrigens wollen wir nicht in Abrede stellen, daß dieser Stand der Dinge dem Welthandel, sofern er diesen Weg wählte, allerdings zum Nachtheil gereicht hat.

Es erhellt ferner, daß nun auch die bis jetzt zollfreie Straße, die auf einer Strecke von viertehalb Meilen das Holsteinische durchschneidet, den dänischen Finanzen zinsbar gemacht werden soll. Das Mittel, das man gewählt hat, ist von der Art, daß, wie anderwärts dargethan worden, $\frac{9}{10}$ von den sämmtlichen, über Hamburg nach Lübeck transitirenden Waaren einen andern Weg suchen müssen, weil sie den hohen, intendirten Zoll zu tragen nicht im Stande sind. Dagegen ist den von der Ostsee kommenden Producten im Allgemeinen eine Begünstigung im Transit von 50 pCt. und den russischen Stapelartikeln insbesondere eine gänzliche Befreiung vom Transitzoll zugestanden.

Eine solche Praxis, und solche Maximen der Handelspolitik sind geeignet, die Augen aller übrigen, bei diesem Verkehr betheiligten Nationen auf sich zu ziehen. Es kömmt uns nicht zu, den Ausgang des jetzt obschwebenden Rechtsstreites, oder die Entschließungen der betheiligten Ausländer errathen zu wollen. Aber es dürfte nicht überflüssig sein, die Verhältnisse, wie sie im Allgemeinen vorliegen, einstweilen historisch zu beleuchten.

2. Ursprung des Sundzolls.

Der factische Ursprung des Sundzolls verliert sich im grauen Alterthum. G. L. Baden, in seinen kleinen Schriften (1821) sagt unverholen: „den Vortheil der Fahrt hat gewiß auch der fremde Seefahrer früh mit dem zu jener Zeit auf unsern Strömen liegenden, altnordischen Wiking theilen müssen.“ Die Geschichte bestätigt, was der Wikingerbalk in der Frithjofs-Sage ausspricht: —

„Wenn der Krämer sich naht, so beschütze sein Schiff, doch den
Zoll Dir der Schwache bezahl';
Du bist König der See: er ist Sklav' des Gewinns, und sein
Gold ist nicht mehr als Dein Stahl!“

Dabei soll nicht geleugnet werden, daß dem Schutzbedürftigen der Schutz Etwas werth war, und daß, was späterhin zur Erleichterung der Schiffahrt durch Leuchtfeuer u. dgl. geschah, eine billige Recognition wohl verdiente. Nur mit naturrechtlichen Deductionen für oder wider die Befugniß, einen Seepaß zur Erhebung einer Abgabe zu benutzen, möge man uns verschonen. Der des Pufendorf sieht man doch gar zu deutlich an, daß er zur Zeit schwedischer Professor des Naturrechts war. Der Anspruch erstarkte durch den Umstand, daß auch die gegenüberliegende Küste, die von Schonen, mit Ausnahme der Jahre 1332 bis 1360, so gut als die von Seeland, bis 1658, in dänischer Hand war, und durch die Anlegung des festen Schlosses Cronsborg im Jahr 1574. Nach Motiven des Gebens und Nehmens, des unweigerlichen Zollens und der zugestandenen Befreiung (z. B. für die schwedische Flagge und für die der mächtigen Hansa) wird man nicht lange zu forschen brauchen:

For why? Because the good old rule
Sufficeth them, the simple plan,
That they should take, that have the power,
And they should keep, who can.

3. Tractatenmäßige Anerkennung und Feststellung des Sundzolls durch die Niederländer.

Die Niederländer waren das erste Volk, das auf dem Wege eines förmlichen Staatsvertrages den Sundzoll anerkannte, zugleich aber auch eine tarifmäßige Feststellung desselben auswirkte. Bereits in dem sogenannten Erbvertrag zwischen Kaiser Carl V. und König Christian III., zu Speier (23. Mai 1544) ward den niederländischen Unterthanen zugesichert, daß sie in den Besitzungen der Krone Dänemark (die Sundpassage wird nicht ausdrücklich genannt) auf die Bezahlung des gewöhnlichen Zolls ohne alle Verhinderung, wie von Alters her, ihre Kaufmannschaft treiben sollten.

Das folgende Jahrhundert belehrte das freigewordene Volk, wie gering die Sicherheit sei, die ein so unbestimmter Ausdruck seinem Handel gewähre. Der gewöhnliche Zoll ward mehrfach und willkürlich erhöht; wenn sie Klage führten, bekamen sie wohl zur Antwort, es sei ohne Wissen und Befehl des Königs (buyten Weten ende Bevel van den Coninck — Aitzema 5, 660) geschehen; im Jahr 1641 ward ihnen wenigstens mündlich zugesagt, der Satz von 1637 solle nicht überschritten werden; aber ihre Umsicht ruhte nicht, bis sie das Richtige, nämlich einen festen Tarif, erlangt hatten.

Dies gelang ihnen im Vertrag von Christianopel (einer kleinen Stadt im Bleckinger Lande) der, gleichzeitig mit dem schwedisch-dänischen Frieden von Brömsebroe, am 13. Aug. 1645 unterzeichnet ward. Die diesem Vertrag angehängte Zollrolle (man findet sie u. A. im holländischen Original abgedruckt in Thaarup und Martensen's Ausgabe) liegt jeder späteren völkerrechtlichen Verständigung über den Sundzoll, und auch noch der heutigen Erhebung desselben als Norm zu Grunde. Freilich ist sie sehr unvollständig; ein guter Theil der damaligen, und der größere

Theil der heutigen Handelsgegenstände gehört unter die Rubrik der unbenannten Waaren. Mit Bezug auf diese sagt ein der Rolle angehängter Satz ganz kurz: „und sollen alle Ladungen, die in der vorstehenden Liste nicht specificirt sind, nach Kaufmannsgebrauch gerechnet werden (naar koopmans gebruyk,) und wie es von Alters her zu allen Zeiten ist gehalten worden." Welche Quelle von Willkürlichkeiten und Zwistigkeiten!

Der Vertrag und die Rolle sollten auf vierzig Jahr gelten. Doch schon nach vier Jahren kaufte die Republik ihre Flagge von allem Sundzoll los durch jährliche Erlegung von 350,000 niederländischen Gulden. Das war der Redemtions-Vertrag vom 19. Octbr. 1649. Er kann uns nur historisch interessiren, durch den Begriff, den er von dem Umfang und Werth der niederländischen Schiffahrt giebt. Daß die Republik kein übles Geschäft gemacht habe, schien besonders der schwedische Gesandte im Haag zu glauben, der vergebens dagegen gearbeitet hatte. Doch vielleicht war ihm auch die bloße Befreiung ein Dorn im Auge. Wie dem auch sei, das Verhältniß lösete sich wieder durch den Rescissions-Vertrag vom 26. Septbr. 1653. Alles ward auf den Fuß von 1645 zurückgeführt. Zum Jahr 1661 merkt Kluit an, in seiner sehr brauchbaren Geschichte niederländischer Staatsverträge: „Unsre Hülfe ist den Dänen theuer zu stehn gekommen. Um seiner Schulden sich zu entschlagen, hat der König den ganzen Sundzoll verpfändet." Wie und wann er wieder eingelöset worden, ist uns nicht bekannt.

Das Erlöschen des Christianopler Vertrags und wiederholte Mißverhältnisse veranlaßten den Vertrag von Copenhagen, vom 25. Juni 1701, wodurch der erstere bestätigt und insbesondere die Clausel am Schluß der Rolle durch Folgendes (Art. 3) erläutert ward: „Und was die Waaren und Güter betrifft, die in oberwähnter Zollrolle von 1645

nicht specificirt sind, so müssen solche den Oeresundischen Zoll nach ihrem Werthe erlegen, dergestalt, daß ihr Werth nach den Plätzen, woher sie kommen, berechnet, und Eins von Hundert von diesem Werthe bezahlt werden soll." Dieser Vertrag, eigentlich auf zwanzig Jahre geschlossen, blieb stillschweigend in Geltung, und ward als in Kraft bestehend ausdrücklich anerkannt in dem neuesten holländisch-dänischen Tractat vom 10. Juli 1817.

4. Ausdehnung dieser Bestimmungen auf den Handel andrer Nationen.

Auf den Christianopler und Copenhagener Vertrag ist im Wesentlichen Alles basirt, was andern Nationen im Sunde zugestanden worden. Zunächst war es Großbritannien, das, im Tractat vom 23. Febr. 1661, für seinen Handel die Zollrolle von Christianopel, und überhaupt die Gleichstellung mit der im Sunde begünstigtsten Nation (die damals noch zollfreien Schweden ausgenommen) erlangte. Dieser und andre Verträge sind erneuert am 14. Januar 1814. Zwei Jahre später, 14. Febr. 1663, paciscirte Frankreich Ebendasselbe; auch dieser Vertrag ist erneuert am 10. Juli 1813.

Sodann kam Hamburg. Für die Hansestadt war dies ein Rückschritt. Um nicht an die alten Vorrechte zu erinnern (Lübeck hatte 1307 selbst die Erlaubniß erhalten, mit den Feinden Dänemarks ungestört Handel zu treiben), so bestimmte noch der Vertrag von Odense, 1560: „Segellation durch den Oeresund und den Zoll daselbst zu Helsingoer betreffend, mögen die sechs wendischen Städte, Lübeck, Hamburg, Rostock, Stralsund, Wismar und Lüneburg, mit ihren eigenen Schiffen und Gütern auf gewöhnliche Seebriefe und gebührliche Certificationen durch den Oeresund frei laufen, und nicht zollen, sondern geben allein Schreib- und Tonnengeld." Nur fremde Güter,

heißt es dort, (als z. B. englische, schottische und andre,) oder die sonderlich zollbar, als Wein und Kupfer, sollen „nach ihrer Gebühr" verzollet werden. Noch im schwedisch-dänischen Frieden von 1660 waren die Hansestädte alle, ohne Ausnahme (Art. 31) mitbegriffen und somit vom Sundzoll befreit. Aber im Receß von Copenhagen (1692) war's Vergünstigung, daß Hamburg die Gleichstellung mit den Holländern erhielt, und der Gottorper Vergleich von 1768 sprach (nach ausdrücklicher Erwähnung des Sundes) die in dieser Hinsicht nicht angefochtene Gleichstellung mit Amicissimis praesentibus et futuris aus.

Schwerer und nothgedrungen entschloß zum ähnlichen Rücktritt sich Schweden. Die Calmar'sche Union (es ist schwer, sich einen fragenden Blick in die Zukunft, auf die Ideen des „jungen Scandinaviens," auf die Möglichkeit einer Wiedervereinigung zu versagen; doch — manum de tabula!) — schon die Calmar'sche Union hatte ein eigenthümliches Verhältniß zwischen den beiden Reichen begründen müssen. Im Stettiner Frieden (13. Decbr. 1570) ward Manches ausgeglichen. Schweden entsagte allen Ansprüchen auf Norwegen, Halland, Schonen, Bleckingen, Gothland; Dänemark dagegen seinen Ansprüchen an die Schweden, auch wegen des Sundzolls. Dies ward oftmals bestätigt. In Brömsebroe (1645) wurden die Schweden im Sund und Belt befreit von allen Zöllen und Auflagen, die jetzt bestehn, oder die, unter irgend einem Vorwand oder Grund, der menschliche Geist in Zukunft ersinnen möchte. Im Rothschilder Frieden (1658) ward Halland, Schonen, Bleckingen und Bornholm an die Krone Schweden abgetreten. Zwei Jahre darauf, im Copenhagener Definitiv-Frieden (27. Mai 1660) ward nicht nur die Exemtion vom Sundzoll erneuert, sondern auch (Art. 6) hinzugefügt: da an der schwedischen sowohl als an der dänischen Küste, nicht ohne großen Vortheil

für die Seefahrenden, Leuchtfeuer unterhalten und istorum ignium nomine von den Schiffen ein gewisser Zoll Sr. Majestät von Dänemark entrichtet werde, so soll jährlich zur Erstattung der von schwedischer Seite aufgewandten Kosten eine Summe von 3500 Thaler der Krone Schweden zu Helsingör ausgezahlt werden. Andere Zeiten kamen. Schweden war durch den Alexander-Traum seines Königs auf's Aeusserste erschöpft. Man muß die übrigen Opfer sich vergegenwärtigen, mit welchen es den Frieden erkaufte, um die Lage zu begreifen, in der es auf die alte Freiheit im Sunde verzichtet hat. Bremen und Verden blieben gegen Auszahlung einer Million Thaler bei der neuen Chur Braunschweig-Lüneburg; Stettin und Vorpommern bis an die Peene wurden gegen 2 Millionen Thaler an Preußen abgetreten, und an Rußland, gleichfalls gegen 2 Millionen, Livland, Esthland, Ingermanland und Andres. Mit Dänemark ward am 3. Juli 1720 zu Stockholm der Friede geschlossen. Dänemark trat die eroberten Theile von Pommern wieder ab; dagegen zahlte Schweden 600,000 Thaler und stipulirte (Art. 9) wie folgt: In Betracht dieser Cessionen bewilligt Schweden, daß künftighin im Sund und beiden Belten kein Unterschied der Nationen mehr sein soll, mithin verzeihet sich das Königreich Schweden der Freiheit des Zolls im Sund und beiden Belten; werden also die Schweden den Zoll für die Schiffe, Güter und Waaren ebenso bezahlen, als die Engelländer, Holländer, oder eine andere Nation, welche dann von dem Könige von Dänemark auf's Beste begünstiget sein möchte. Im Jahr 1809 wurden die beiden Verträge von 1660 sowol als von 1720 bestätigt; ersterer doch wohl nur, sofern der Letztere ihm nicht derogirt; und der Handelsvertrag vom 2. November 1826 (der erste eigentliche Handelsvertrag zwischen den beiden Reichen) spricht in deutlichen Worten (Art. 1) aus, daß schwedische

Schiffe auf denselben Fuß, wie Nationalschiffe, behandelt werden sollen. —

Rußland folgt in der Reihe, durch den Tractat vom 8/19. October 1782. Es war in den Zeiten, wo Rußland zuerst an der Spitze der bewaffneten Neutralen als Seemacht seinen Einfluß geltend machte. Die Handelsverhältnisse zwischen Rußland und Dänemark wurden am 8. Februar 1814 auf den Fuß zurückgeführt, auf welchem sie vor dem Kriege sich befunden hatten. — Soll man Spanien erst nach Rußland aufführen? Man bezieht sich zwar auf einen Vertrag von 1757, den wir indessen nirgends gedruckt gefunden, und dessen Bestimmungen hinsichtlich der Schiffahrt durch den Sund erst im Jahr 1792 in Kraft getreten zu sein scheinen.

Im gegenwärtigen Jahrhundert und nach der Reorganisation des europäischen Staatensystems hat zuerst Preußen seine Stelle unter den im Sunde begünstigtsten Nationen eingenommen, durch den Tractat vom 17. Juni 1818, dessen zwanzigjährige Frist im gegenwärtigen Jahr abgelaufen, ohne daß von einer Erneuerung etwas verlautet hätte.*) Den Schluß machen zwei transatlantische Staaten, die Vereinigten Staaten Nordamerika's, seit dem 26. April 1826, und Brasilien, seit dem 26. April 1828. — Die bezeichneten zehn Mächte, — Holland, Großbritannien, Frankreich, Hamburg, Schweden, Rußland, Spanien, Preußen, die Vereinigten Staaten

*) Hjorth führt unter den privilegirten Nationen auf: „die preußische; doch nicht Colberger und Caminer." Sollte man daraus nicht schließen, die Colberger und Caminer seien unprivilegirt? Aus einem lehrreichen Aufsatz aber in den Stettiner Börsennachrichten erhellt, daß die Colberger und Caminer noch jetzt im Sunde befreit sind. Es ist dies eine merkwürdige Thatsache; doppelt merkwürdig, in dem Augenblick, da Stettin, auf den Grund der alten Verträge, seine frühere Abgabenfreiheit im Sunde in Anspruch nimmt.

und Brasilien, welche sämmtlich nach und nach im Sunde einander gleichgestellt worden, nennt der Sprachgebrauch privilegirte Nationen. In einer Hinsicht gehört auch Portugal hieher, indem diese Nation, aber freilich nur für ihren Eigenhandel, durch einen Vertrag (26. September 1766) den begünstigtsten gleichsteht.

5. Inhalt und Umfang der Privilegien.

Der Gedanke liegt sehr nahe, daß durch die, in den schwedischen Tractaten zuerst stipulirte, Gleichstellung mit den Nationalschiffen etwas Wesentliches gewonnen sein müsse. Dies ist nicht der Fall. Eine unerwartete Wendung bei Thaarup und Martensen belehrt uns nämlich: „daß die königlich dänischen Unterthanen wie die meist favorisirten Nationen behandelt werden, ist natürlich; auch nach Resolution vom 18. Febr. 1771." Wir stehen hier also in einem Cirkel, und haben die Privilegien der Eingebornen aus denen der Fremden zu lernen. Doch findet sich in dem erwähnten Buch Einiges, der Nationalschiffahrt zunächst Angehöriges. Dänische Schiffe, wenn sie zwischen den Provinzen des Reichs oder den Städten des Reichs und den Herzogthümern Schleswig und Holstein (Altona ausgenommen) segeln, bezahlen keinen oeresundischen Zoll; auch nicht das damit verbundene Feuergeld (Fyrpenge). Es ist kein Zweifel, daß dem Wortlaut der Verträge nach für diesen Zweig des Handels, wenn er nicht der Natur der Sache nach immer vorzugsweise in den Händen der Einheimischen sein würde, auch die fremden privilegirten Schiffe (und was von einer der zehn Nationen gilt, gilt für alle) vom Sundzoll befreit zu betrachten sind.

Was die Vorzüge der Privilegirten vor den Unprivilegirten anbelangt, so bestehen sie nach Hjorth (Neueste Oeresunds Zollrolle, Copenhagen 1831, S. 66) darin:

1) daß nur 1 pCt. von dem in den Documenten angegebenen, oder in Ermangelung dieser, durch die Oeresunder Zollkammer angesetzten Werthe solcher Waaren, die im Tarif (von 1645) nicht benannt sind, wenn sie in privilegirten Schiffen geführt werden, erlegt wird; dagegen von solchen Waaren in Schiffen der unprivilegirten Nationen 1¼ pCt. von ihrem Werthe erlegt werden muß; 2) daß nur 1½ Zollspeciesreichsthaler für die Pipe der spanischen und portugiesischen Weine, in ihren Schiffen, gezahlt wird, dagegen von diesen Weinen in denjenigen der Unprivilegirten 2 Zollspeciesreichsthaler gezahlt werden müssen; 3) daß das in den Urkunden (den Schiffspapieren) angegebene Lastenmaaß für Kornwaaren von den genannten Oertern nicht augmentirt wird, so wie es für Kornwaaren in den Schiffen der Unprivilegirten geschieht.

Das sind also die Privilegien, um welche eine Seemacht nach der andern sich bemüht hat, dies die Frucht der Unterhandlungen, das Ergebniß der Tractate! Eine Zollermäßigung bei unbenannten Waaren von einem Quart-Procent; bei einigen Weinen so gering, daß sie in Tausendtheilen des Werths kaum einen Ausdruck findet; beim Getraide die Zusicherung, daß nicht durch fictive Erhöhung des Maaßes eine Zollsteigerung erwirkt werden soll. Und auch diese Begünstigungen sind nur dem directen Handel und nach privilegirten Orten gewährt. Denn, sagt Hjorth, es ist doch zuweilen der Fall, daß für untarifmäßige Waaren in den Schiffen privilegirter Nationen, ebenso wie für solche Waaren in denen der Unprivilegirten, vom Werthe 1¼ pCt. in Oeresundszoll bezahlt wird, wenn nämlich das privilegirte Schiff von seinem eignen Lande nicht kömmt, und nach einem unprivilegirten Orte geht, in welchem Fall auch 2 Zollspeciesreichsthaler für die Pipe der spanischen und portugiesischen Weine erlegt wird.

Abgesehn indessen von jenen pecuniairen Vortheilen, erinnern wir uns in den Tractaten Einiges gelesen zu haben, wodurch die Liste der Privilegien wohl sich noch ergänzen ließe. So hat Holland zuerst stipulirt, daß seine Schiffe nicht visitirt, sondern den Schiffspapieren Glauben geschenkt werden soll; England, daß der Zoll erst bei der Rückfahrt, oder, wenn das Schiff nicht wiederkehrt, spätestens nach Verlauf von drei Monaten entrichtet werden soll; Frankreich, daß die Pässe ohne Verzug zu expediren sind, ohne daß selbst dänische Schiffe darin bevorzugt werden; Rußland, daß eine specificirte Quitung über den von jeder Art Waaren gehobenen Zoll zu geben, „damit man auf diese Weise verificiren und bekräftigen kann, ob davon möchte zu viel gefordert sein," und daß es der Zollkammer nicht erlaubt sein soll, diesen Gebrauch aufzuheben, es sei denn, daß die Schiffscapitaine, zur Beschleunigung der Expedition, selbst mit einer summarischen Quitung, über den erlegten Zoll der ganzen Ladung, sich begnügen lassen wollen. Ueberrascht hat uns die Bemerkung bei Thaarup und Martensen, daß bei unbenannten Waaren nicht danach gefragt werde, für wessen Rechnung sie geführt werden, sondern daß alle unprivilegirten Schiffe, ohne fernere Rücksichten, 1¼ pCt. bezahlen. Es möchte dies schwer zu vereinigen sein, mit der im 14ten Artikel des Christianopler und im 16ten des Copenhagener Tractats den Niederländern gemachten, also auf sämmtliche meist Favorisirte auszudehnenden Concession, daß niederländische Waaren in fremden Schiffen nur denselben Zoll erlegen sollen, den sie in niederländischen Schiffen bezahlt haben würden. Indessen wir lassen sowohl das Factum, als auch, bei der leichten Auswahl unter den fremden privilegirten Schiffen, den Werth der Concession dahingestellt. Etwas Lästiges aber scheint uns endlich die Bestimmung zu enthalten, daß nordseeische Waaren immer

das erstemal, wenn sie den Sund passiren, verzollt werden, ohne Rücksicht darauf, ob der Zoll an dem Orte bezahlt worden ist, woher sie kommen.

6. Die Usancen von Helsingör.

Wie wenig erschöpfend die Zollrolle von Christianopel ist, im Verhältniß zum Umfang und zu der Manchfaltigkeit des heutigen Handels, ist oben schon bemerkt worden. Es konnte nicht anders sein, wenn man auch nur die zunehmende Bevölkerung und Cultur der Ostseeprovinzen, und namentlich die Veränderung in Anschlag bringt, welche seit 1645 mit Rußland vorgegangen. Daß ferner ein Tarif von 1645 mit den heutigen Preisen mancher Waaren, auch wenn er sie specificirt, in ein mehr oder minder auffallendes Mißverhältniß tritt, versteht sich von selbst. Und diese Zollrolle ist niemals revidirt worden. Für diejenigen Artikel aber, welche nicht aufgeführt sind, und also nach Procenten vom Werth besteuert werden, hat die Oeresundische Zollkammer eine Schätzung entworfen. Das nennt man die Usancen. Durch die Usancen, oder festen Regeln, heißt es bei Thaarup und Martensen, ist den Seefahrenden und Handelnden die möglichste Sicherheit desjenigen tractatenmäßigen Verfahrens gegeben, welche stets die Politik der dänischen Regierung war. Man sagt, daß in neueren Zeiten der englischen und auch der preußischen Regierung amtliche Mittheilungen über diesen Gegenstand, auf ihr dringendes Verlangen, gemacht seien. Niemals sind diese Usancen officiell publicirt worden. Auch die neueste Arbeit, die von Hjorth, eine gewiß sehr verdienstliche und wie man versichert, zuverlässige, ist nur die Privatarbeit eines Kundigen. Er spricht von der Mühe, die ihm die Aufmachung der Tabelle verursacht. Also ist von keinem Abdruck eines festen Normalverzeichnisses die Rede. Hjorth giebt wohl für die bedeutendsten nicht be-

nannten Waaren den üblichen Zollsatz, nicht aber die dabei zu Grunde gelegte Schätzung des Werthes — diese nicht, weil, wie er sagt, dieser Werth nur als temporair angesehen werden kann, und in jedem Augenblick der Veränderung unterworfen ist.

Nun kann man jeden Tag die in diesem Handel Betheiligten versichern hören, daß, nach ihren Erfahrungen, manche Artikel weit höher als mit der tractatenmäßigen Abgabe von 1 pCt. vom Werth besteuert werden; Rohzucker zum Beispiel mit 3 pCt. vom wirklichen jetzigen Werth; Rum ebenso; Campeche-Holz mit 6 pCt.; Cacao und Caffee mit 6 bis 7 pCt. Aber die Schiffspapiere? Man sollte denken, daß aus diesen der wirkliche, mit 1 pCt. zu verzollende Werth der Waaren erhellen müsse. Hjorth sagt, die Schätzung der Zollkammer werde zu Grunde gelegt, wenn die Papiere darüber kein hinlängliches Licht gegeben haben; in Ermangelung eines in den Documenten angegebenen Werthes, trete der von der Zollkammer angesetzte an dessen Stelle. Er ermahnt die in der Ostsee Handeltreibenden, Stückezahl, Maaß und Gewicht, auch, ob die Waaren feine oder grobe, doppelte oder einfache, und, sofern nach dem Werth verzollt werde, auch diesen genau anzugeben; er giebt dazu nähere Anleitung durch eine beigefügte Tabelle. Ein Engländer warnt, komisch genug, seine Landsleute, doch ja nicht zu hoch zu declariren; wo kein Rückzoll erstattet werde, komme doch nichts dabei heraus; lieber also möge man setzen, 10 Ballen Cambrics, Werth £ 4794. 5 s., als 10 Ballen Cambrics, Werth £ 10,000.

Demnach scheint es, die Remedur liege guten Theils in der Hand des Versenders. Nur ist's nicht immer ganz leicht, sich zu vergewissern, daß im einzelnen Fall der declarirte Werth in der Praxis zu Grunde gelegt wird. Das Gewöhnliche scheint zu sein, daß specificirte

Rechnungen in Helsingör weder verlangt noch gegeben werden. Die Ursache erräth man leicht. Noch ganz kürzlich ward in öffentlichen Blättern aus Helsingör geschrieben, vom 1. Juli: „bis gegen 7 Uhr Abends sind heute circa 80 Schiffe clarirt; 30 sind von der Ostsee, und circa 60 von der Nordsee im Ansegeln;" vom 13. September: „bis 7½ Uhr Abends sind heute 45 Schiffe clarirt; im Ansegeln sind 10 Schiffe." Es begreift sich, daß man bei solcher Frequenz (die in der guten Jahreszeit eben nicht unerhört ist) die schleunigere Expedition einer detaillirten Rechnung vorzieht. Scheut doch der Kaufmann jeden Verzug, und beruhigt sich (so lang es nicht zu schlimm wird) mit dem schlechten Trost, daß nun einmal bezahlt werden müsse, daß Reclamationen auch nicht viel fruchten würden.

Uebrigens ist dafür gesorgt, daß es im Interesse aller Parteien sei (den Verkäufer und den Käufer ausgenommen) daß die Waare nicht unter dem vorschriftmäßigen Tarif verzollt werde. Nicht nur genießen mehrere Angestellte einen procentweisen Antheil am Ertrag der Zollgelder, sondern selbst dem Schiffscapitain werden, wie man versichert, als Ermunterung zur richtigen Angabe, 4 pCt. vom Betrag des Zolls aus der Zollcasse zugestanden. Diese Einrichtung, die wir auf keine gedruckte Verordnung zurückzuführen wissen, ist wenigstens in andern Zoll-Reglements der königlich dänischen Regierung nicht ohne Analogie. Im §. 12 der Zoll-Verordnung für den schleswig-holsteinischen Canal (von 1792) heißt es: „den Schiffern . . . . . wollen wir noch bis weiter die bisher wegen richtiger Angabe bewilligte Prämie von 4 pCt. nach dem Betrag des für ihre Ladung zu erlegenden Canal-Passagezolles, unter dem Namen von Förung, vergüten lassen."

7. Frequenz der Sundpassage.

Die Listen, die uns vom Jahr 1770 an vorliegen, geben einen Begriff von der Lebhaftigkeit des Ostseeverkehrs und von den Wechselfällen, denen derselbe in bewegten Zeiten unterworfen war. Einige Angaben aus früherer Zeit (zu Anfang des vorigen Jahrhunderts z. B. 3435 Schiffe) zeigen, wie groß der Aufschwung ist, den das 18te Jahrhundert ihm gegeben. Eine Hauptursache ist gewiß die fortschreitende innere Entwickelung Rußlands, und dessen Theilnahme am Welthandel. Im Jahr 1770 gingen 7736 Schiffe durch den Sund. Von 1777 bis 1790 war die größte Zahl (vom Jahr 1783) 11,233, die kleinste (vom Jahr 1779) 8272. Von 1789 bis 1800 war die Mittelzahl 10,221, von 1801 bis 1805, 10,950; von 1817 bis 1821, 11,309; von 1821 bis 1831, 11,840. Die höchsten Ziffern sind: 1817 mit 13,170; 1825 mit 13,160; 1828 mit 13,278; 1829 mit 13,488; 1830 mit 13,212; und 1837 mit 13,101 Schiffen. — Von einzelnen Bemerkungen, welche die Durchsicht der Listen veranlaßt, ist am auffallendsten die verminderte Zahl der englischen Schiffe im laufenden Jahrzehent. Es gingen durch den Sund englische Schiffe im Jahr 1831: 4772.

1832: 3330.
1833: 3192.
1834: 2756.
1835: 2472.

Nun erst nahm die Zahl wieder etwas zu; 1836 waren es 3188, und 1837, 3432. Die Ursache der Verminderung lag nicht sowohl (wie irgendwo vermuthet ward) in dem Cholera-Schrecken der erstgenannten Jahre, als vielmehr hauptsächlich im russischen Tarif. Oder was hätte wohl die Cholera mit der Thatsache zu thun, daß im Jahr 1837 nur 716 beladene englische Schiffe von der Nordsee nach dem Sunde kamen, und 1023 in

Ballast, während 1690 beladene, und nur 3 in Ballast von der Ostsee heimkehrten? Es erklärt sich nun, daß bereits 1833 englische Blätter klagen konnten, die Handelsbilanz zwischen Rußland und England stelle sich um mehr als £ 2,500,000 zum Nachtheil Englands. Für England stellt sich dies Verhältniß wohl am ungünstigsten; doch beschränkt es, wie auch die sundischen Listen ausweisen, seine Wirkung nicht auf England allein. Und nach Schubert beträgt unter den in russischen Häfen einlaufenden Schiffen die Zahl der unbefrachteten $\frac{2}{3}$ von der Zahl der befrachteten, während von allen auslaufenden nur $\frac{1}{20}$ in Ballast abgeht.

8. Wichtigkeit des Sundzolls für die dänischen Finanzen.

Ist die Frage nach dem Ertrag des Sundzolls nur eine Frage der müssigen Neugier? Am wenigsten ist sie's wohl in dem Augenblick, wo man uns von einem Nachtheil spricht, welchen die mit dem Sunde concurrirende, freie Verbindungsstraße den dänischen Finanzen verursache. Aus früheren Zeiten fehlt es nicht an Angaben des Ertrags einzelner Jahre. Einiges steht in Büsching's Magazin, eine Liste von 1795 bis 1811 im 4ten Bande von Thaarup's ausführlicher dänischer Statistik. Schwerer hielt es, sich Notizen über die neueren Zeiten zu verschaffen. Nathanson in seinen höchst lehrreichen Mittheilungen über Dänemarks Handel und Schiffahrt, hat über diesen Punct noch ein unverbrüchliches Schweigen beobachtet. Nur so viel verlautete, daß der wirkliche Ertrag mit der fortwährenden Coursverbesserung zunehme, da der Sundzoll in Zetteln, nach Pari Cours, entrichtet werde.

Dies Geheimniß hat aufgehört. Die dänischen Blätter (s. namentlich Collegial-Tidende vom Decbr. 1837 und Juli 1838) geben eine Uebersicht der Staatseinnahme

der Jahre 1835 und 1836. Daraus ergiebt sich unter andern der Ertrag des Sundzolls

1835: 1,595,917 Reichsbankthaler 50 ßl.
1836: 1,899,844 = 31 =

Vergleicht man die früheren mit den späteren Angaben, so bestätigt sich vollkommen die Beobachtung, auf welche noch ganz neulich das Kieler Correspondenzblatt aufmerksam machte, daß der Sundzoll in stetigem Zunehmen begriffen ist. Es springt aber zugleich in die Augen, daß der Zollertrag in weit stärkerem Verhältniß zunimmt, als die Frequenz der Sundpassage an und für sich erwarten läßt. Dividirt man nämlich die Ziffer des Ertrags mit der Zahl der Schiffe, so ergiebt sich im rohen Durchschnitt (alle Schiffe, auch die geballasteten, mitgerechnet) als Zollertrag auf ein Schiff, in den Jahren

1787 bis 1796: $46\frac{1}{10}$ Speciesreichsthaler.
1795 bis 1807: $51\frac{11}{12}$ =
1829 bis 1833: $71\frac{11}{12}$ =
1835 und 1836: $78\frac{9}{11}$ =

Unter den Ursachen dieser anwachsenden Zolleinnahme ist ohne Zweifel auch die vermehrte Trächtigkeit der Schiffe.

Bekannt ist, daß die Einnahme im Sunde, die früher in die königliche Privatcasse floß, im Jahr 1816 der Direction der Staatsschulden und des Tilgungsfonds überwiesen worden.

9. Möglichkeit einer Reform des Sundzolls.

Unter einer Reform des Sundzolls, die das Interesse des Handels berücksichtigt, ohne dem wahren Interesse der dänischen Finanzen zu nahe zu treten, verstehen wir zunächst eine Revision und zeitgemäße Erweiterung der Zollrolle von 1645, — eine feste, unzweideutige, officiell zur öffentlichen Kunde zu bringende Norm, die nicht nur jede Ungewißheit hebt, sondern auch jeder Willkür ein Ende macht.

Daß dies ein Bedürfniß für den ostseeischen Verkehr ist, wird Niemand leugnen wollen. Auch erscheint es nicht als ein unbilliger Wunsch, daß diese Dinge endlich eben so authentisch und genau bestimmt werden mögen, wie durch zwei königliche Verordnungen (von 1756 und 1829) alles dasjenige bestimmt ist, was sich auf den Schiffsgruß vor dem Schloß Cronsborg bezieht; die Zeit nämlich, während welcher die Segel eingezogen bleiben müssen (mindestens fünf Minuten), das Zeichen, wann der Gruß unterbleiben darf (Aufziehen einer Flagge auf dem Schloß) und die Taxe für die Schüsse, denen man sich exponirt, wenn man das Einziehen unterlassen hat, ohne die Intention der Folgsamkeit erweisen zu können, (5 Thaler 20 Stüber Courant für jeden Schuß, und 1 Dukaten für jeden Schuß vom Bord des Wachtschiffes, wenn dies in der Sache bemüht wird). Gewiß, eine genaue Tarifbestimmung kann der Aufmerksamkeit der Regierung nicht in geringerem Grade würdig sein. Daß aber bei einer festen Norm die reine Einnahme nicht gefährdet sein würde, ist nach allen ähnlichen Erfahrungen anzunehmen.

Aber auf welchem Wege darf man hoffen, ein solches Ziel erreicht zu sehn? Vereinzelte Verhandlungen dürften schwerlich dazu führen. Was die dänische Regierung irgend einer Seemacht, und wär' es auch der mächtigsten, zugesteht, das kann, nach dem Wortlaut der Tractate, keiner der zehn begünstigten Flaggen verweigert werden. Man hat gesagt, ein Staat kann seinen Vertrag ablaufen lassen, in die Reihe der Unprivilegirten zurücktreten, und dagegen in seinen Häfen geeignete Maaßregeln hinsichtlich der dänischen Schiffe treffen, bis er seinerseits eine Begünstigung ausgewirkt hat. Allerdings, der Staat, der dies Experiment machen wollte, würde, beim jetzigen Stand der Dinge, für seine Schiffahrt eben auf keinen sehr be-

deutenden Vortheil verzichten. Aber die dänische Regierung ist auf keine Weise gebunden, die Unprivilegirten alle auf gleichen Fuß, und auf den, den Privilegien nicht sehr nachstehenden Fuß zu behandeln. Die Retorsion möchte leicht empfindlicher werden. Nur eine Vereinigung mehrerer bedeutenden Seemächte könnte dem, was für Alle wünschenswerth ist, einiges Gewicht verleihen. Je schwieriger aber eine solche Vereinigung zu bewerkstelligen ist, um so wichtiger erscheint es für alle im Ostseeverkehr Betheiligten, daß mindestens eine Straße noch frei bleibe, um ohne lästige Opfer die Verbindung mit den Ostseeküsten zu vermitteln.

10. Die großen Landstraßen und das Zollwesen im deutschen Reich.

Wenn in einem deutschen Bundesstaat eine große Landstraße mit einem neuen und schweren Durchgangszoll zum ersten Mal belastet wird, wem fällt dabei nicht ein, was in solchen Fällen die Reichsverfassung verfügte? Selbst auf die Gefahr hin, Bekanntes zu wiederholen, wollen wir uns nicht versagen, die Parallele, oder, wenn man will, den Contrast zwischen dem damaligen Rechtszustand und dem heutigen Stand der Dinge anzudeuten.

Die Handelsstraßen im deutschen Reich wurden nicht als Gegenstand des Territorialbesitzes betrachtet, die großen Landstraßen so wenig, als die schiffbaren Ströme. Sie waren des Reichs oder des Königs. Man hat viele Urkunden, in welchen der Landesherr die durch sein Gebiet führende Landstraße mit dem Namen via regia, strata communis regia, belegt. So heißt in kaiserlichen Urkunden der Rhein unser und des Reichs Straße, des Reichs Wasser, unser und des Reichs Strom.

Im ganzen Reich durfte kein neuer Zoll erhoben, kein bestehender erhöht werden, ohne des Kaisers Erlaubniß.

Die kräftige Sprache der früheren Reichsabschiede giebt deutlich genug zu erkennen, wie ernst es damit gemeint war, und in welchem Lichte der Uebertreter erschien. Im Landfrieden von 1287 sagt Rudolph von Habsburg: „So gebieten wir, daß Niemand keinen nüwen Zoll noch Geleite mache .... und daß alle die Zoll, die mit Unrecht erhöhet sind, anders denn sie von Alters her gesetzt sind, daß dieselbe Hohung absi, und der Zoll belibe, als er zu recht sol. Swer dawider tüt, der hat den Landfrieden gebrochen..... Niemand sol deheinen Zoll nemen, wann zu Rechte, und da man ihn zu rechte nemen soll. Swer das bricht, den sol man haben für ein Straßenröber." Ebenso sagt Karl IV. in der goldenen Bulle (1356) nach dem Wortlaut einer alten Uebersetzung: „wir verbieten auch alle und jegliche unrecht kriegen, brennen und rauben, und alle unbilliche und ungewönliche Zöll." Die vollständigste Ausbildung der Landeshoheit hat in diesem Grundsatz keine Aenderung hervorgebracht. Nicht den Reichsständen ist irgend eine Befugniß eigenmächtiger Zollerhebung beigelegt, nur die Befugniß des Kaisers zur Ertheilung von Zollgerechtsamen ist beschränkt worden. Die Wahlcapitulationen der Kaiser, von der Carls V. (1519) bis zu der letzten, vom letzten rechtmäßigen Oberhaupt der Deutschen im Jahr 1792 beschworenen, geben davon Zeugniß. Es leuchtet daraus hervor, wie viel weniger es sich handelte um ein Reservatrecht des Kaisers, welches durch Verleihung von Zöllen ausgeübt werden könnte, als um ein Recht der Nation, welches durch möglichste Sicherung des freien Durchzuges wahrgenommen werden sollte. Welchen anderen Sinn hätte die Verpflichtung des Kaisers, keine Anlegung neuer, keine Verlängerung abgelaufener, keine Erhöhung bestehender Zölle gestatten zu wollen, ohne einstimmige Einwilligung der Kurfürsten — welcher letzteren auch die Vernehmung

des Kreises, der zunächst betheiligt war, und der interessirten benachbarten Kreise vorangehen mußte? Das Motiv ist im Eingang der Wahlcapitulation ausgesprochen: „Dieweil die deutsche Nation und das heilige römische Reich zu Wasser und zu Lande zum Höchsten mit Zöllen beschwert." Wie sehr man es als Nationalsache nahm, zeigt der motivirte, abschlägige Bescheid, der so manchem Gesuch um die Erlaubniß zur Anlegung neuer Zölle geworden. So zum Beispiel, als mehrere Stände (darunter auch Holstein) im Jahr 1562 sich mit einem solchen Gesuch an Kaiser Maximilian II. wendeten, ward ihr Begehren abgeschlagen, nicht allein weil mehrere andere Stände und Städte (darunter auch Lübeck und Hamburg) „mit underschiedlichen sonderbarlichen Privilegien und Freiheiten von altershero der Zölle halben befreiet seien," sondern auch im Allgemeinen, weil durch Vermehrung der Zölle „die Underthanen und Einwohner der deutschen Nation zum höchsten beläftigt und ausgeschöpft" werden würden. Als im Jahre 1637 der König von Dänemark die Einwilligung der Kurfürsten zu einem Elbzoll in Glückstadt auszuwirken suchte, hielt das kurfürstliche Collegium ihm als Grund der Verweigerung nicht allein die Privilegien der Hamburger entgegen (man hätte sie ja eximiren können, wie sie zur Stunde noch vom Stader Zoll eximirt sind,) sondern auch das allgemeine Motiv „da ohne das der Commercien Niederlag an allen Plätzen so hoch beschweret, daß es unverantwortlich sein würde, selbige noch mehr zu beschweren und ganz niederzuwerfen."

Diese Bescheide und jene Einrichtungen weisen genugsam darauf hin, daß der Status quo so wenig als möglich überschritten werden sollte. Auch ist nur ein einziges Beispiel aus den drei letzten Jahrhunderten bekannt, in welchem mit Bewilligung der Kurfürsten einem Reichsstand ein neuer Zoll verliehen worden. Es war der, dem

Grafen von Oldenburg 1623 verliehene, jetzt (seit 1820) abgeschaffte Elsflether Weserzoll. Dagegen sind die Fälle nicht selten, in welchen die Reichsgerichte, auf angebrachte Klage der Betheiligten, die Abschaffung eigenmächtiger Zollmaaßregeln verfügten. So hatte ein kleiner Herr am Rhein (der Graf Isenburg) einen neuen Licent aufgerichtet. Auf die Klage von zwölf Reichsstädten erkannte das Reichskammergericht am 7. November 1588, daß er seinen Licent sogleich abschaffen, und Alles, was den Kaufleuten, Schiffern und Fuhrleuten unter diesem Namen abgenommen worden, denselben wieder erstatten sollte. Als er nicht gehorchte, ward er 1590 in eine empfindliche Geldbuße genommen. Doch nicht allein in so früher Zeit und nicht allein gegen die minder mächtigen Stände war das Reichskammergericht thätig. Noch im Jahr 1789 ward Kurmainz zur Abstellung einer Erhöhung des Krahnengeldes verurtheilt. Aber nicht allein der Schutz der Reichsgerichte stand den durch eigenmächtige Zollmaaßregeln Gekränkten zur Seite; auch die Selbsthülfe war für diesen Fall ausdrücklich erlaubt. Noch in der Wahlcapitulation Kaisers Franz II. heißt es (Art. 8, § 16): „und soll daneben einem jeden Kurfürsten, Fürsten und Stande (die freie Reichsritterschaft mitbegriffen) erlaubt sein, sich und die Seinigen solcher Beschwerden selbst, so gut er kann, zu erledigen und zu befreien." Wohl mag eine kleine Schrift (das Zollwesen in Deutschland, geschichtlich beleuchtet. Frankfurt a/M. 1832), die ohne Zweifel das Beste enthält, was darüber vorliegt, bei dieser Gelegenheit ausrufen: so eifersüchtig war die deutsche Nation auf den Besitz ihrer Freiheit! Wenn aber an derselben Stelle die Frage aufgeworfen wird: wo ist denn ihre gepriesene Freiheit hingekommen? — so weckt diese Frage Betrachtungen, die zu weit führen, und, inmitten der fünfundzwanzigjährigen Erinnerungen

dieser Tage (October 1838) zu wehmüthig sind, oder zu bitter, um hier weiter verfolgt zu werden.

11. Das Recht der Durchgangsabgaben in den Gebieten des deutschen Bundes.

Beschränken wir uns auf die, zunächst uns hier angehende Frage: faßt die Souverainetät der deutschen Bundesstaaten auch das Recht in sich, unumschränkt und nach eigner Convenienz (sofern nicht etwa ganz specielle Verhältnisse im Wege stehen) die Durchgangsabgaben innerhalb ihres Gebietes zu ordnen? Man kann diese Frage nicht unbedingt verneinen, ohne die Rechtsgültigkeit fast aller Verordnungen anzufechten, die seit 1815 über das Zollwesen in den einzelnen Staaten erschienen sind. Man könnte sie aber auch nicht unbedingt bejahen, ohne zugleich einzugestehn, daß in unsern öffentlichen Institutionen hier eine sehr wesentliche, sehr fühlbare und sehr beklagenswerthe Lücke sich finde. Das Recht der willkürlichen Auflegung von Durchgangszöllen würde einen Bundesstaat in den Stand setzen, seinen Mitverbündeten den Durchgang durch sein Gebiet, wenn es ihm so belieben sollte, gänzlich zu sperren. Eine Transitabgabe kann so hoch gestellt sein, daß sie (wie in dem Fall des intendirten Transitzolls in Holstein) für gewisse Artikel einem Verbot der Durchfuhr praktisch völlig gleichkömmt. Die im deutschen Reich ausdrücklich gestattete Selbsthülfe erscheint aber auch für diesen Fall durchaus unstatthaft durch die Bestimmung des 11ten Artikels der Bundesacte: „Die Bundesglieder machen sich verbindlich, einander unter keinerlei Vorwand zu bekriegen, noch ihre Streitigkeiten mit Gewalt zu verfolgen, sondern sie bei der Bundesversammlung anzubringen.“ Welchen Ersatz aber würde die Bundesverfassung bei einer so dringenden und empfindlichen Beschwerde, wie die Verweigerung des

Durchzugs, für das aufgegebene Recht der Selbsthülfe darbieten, wenn man ein unbeschränkt willkürliches Recht der Durchgangsabgaben statuiren wollte? Die Bundesversammlung kann die Vermittelung durch einen Ausschuß versuchen; mißlingt dieser, so hätte, unter der obigen Voraussetzung, jede fernere Thätigkeit der Bundesversammlung, auch die Verweisung an ein Austrägalgericht, ein Ende. Die Selbsthülfe, die im rein völkerrechtlichen Verhältniß sofort eintreten würde, ist durch die Bundesverfassung ausgeschlossen; ein Rechtsweg wäre durch dieselbe nicht eröffnet. Durch ein System der möglichst treffenden Retorsion (die dann allerdings auch verstattet sein müßte) würden die Interessen beider Theile und auch die Interessen dritter Staaten schwer afficirt, es würde eine Art von Kriegszustand im Frieden herbeigeführt werden, wie freilich unsre, den Anomalien nicht abholde Zeit, Aehnliches auch schon erlebt hat. Es ist vielleicht nicht überflüssig, die monströsen Consequenzen einer solchen Behauptung sich zum Bewußtsein zu bringen.

Aus dem obigen Dilemma sehn wir nur einen Ausweg, den die Geschichte unsres öffentlichen Rechts darbietet, die Ueberzeugung nämlich, daß die Intention der Paciscenten des deutschen Bundes eine andre gewesen. Bekannt genug ist die ursprüngliche Fassung des 19ten Artikels der Bundesacte, in einem österreichischen, von Preußen genehmigten Entwurf (vom 23. Mai 1815, s. Klübers Acten d. W. C. 3, 322): — „Die Bundesglieder behalten sich vor, auf der ersten Bundesversammlung für die Freiheit des Handels und des Verkehrs zwischen den deutschen Staaten, so wie für die Schiffahrt (nach den auf dem Congreß zu Wien festgesetzten Grundsätzen), auch andre, auf die gemeine Wohlfahrt Bezug habende Angelegenheiten, die zweckmäßigen Anordnungen zu treffen." Man sieht, das ur-

alte Recht der deutschen Nation sollte nicht unberücksichtigt bleiben, es sollte, auch nachdem kein gemeinsames Oberhaupt mehr da war, es in Kraft zu halten, durch föderative Einrichtungen geschützt werden. Anders freilich lautet die gegenwärtige, durch Einsprache von Baiern insbesondere veranlaßte, Fassung des 19ten Artikels: — „Die Bundesglieder behalten sich vor, bei der ersten Zusammenkunft der Bundesversammlung in Frankfurt wegen des Handels und Verkehrs zwischen den verschiedenen Bundesstaaten, so wie wegen der Schiffahrt, nach Anleitung der auf dem Congreß zu Wien angenommenen Grundsätze, in Berathung zu treten." Doch ist auch diese Fassung ganz genügend, um darzuthun, daß man der deutschen Nation eine gemeinsame Gesetzgebung über diesen Punkt, und eine Gewähr gegen einseitige Willkür schuldig zu sein glaubte. Hat doch auch Preußen (in der 40sten Sitzung der Bundesversammlung von 1832) ausdrücklich anerkannt, daß eine gemeinsame Berathung durch den 19ten Artikel zur Bundespflicht erhoben, und daß die Absicht dabei auf die Herstellung eines möglich freien Verkehrs gerichtet gewesen sei. Gewiß ist, daß auch durch diese Fassung kein Recht der deutschen Nation verloren gegangen, und daß die Regierungen jener Bundespflicht, deren Erfüllung die Nation noch immer entgegensieht, durch Nichts, was seitdem vorgefallen, enthoben sein könnten. Eben so gewiß aber ist auch, daß bis heute noch kein factisches Ergebniß jener Berathungen vorliegt. Ein Hannoverscher Antrag im Jahr 1832, wenngleich durch kräftige Abstimmungen einzelner Bundesstaaten (insbesondere des Königreichs Sachsen und der freien Stadt Hamburg) unterstützt und erweitert, hat zu keinem Resultat geführt. Wenn, wie die öffentlichen Blätter zur Zeit behaupten wollten, auch auf den Wiener Ministerial-Conferenzen des Jahrs

1834 die Sache in Anregung gebracht war, so ist wenigstens kein Resultat davon bekannt geworden. — Eine Analogie ferner, welche auf die ursprüngliche Intention zurückschließen läßt, und den Verhältnissen des Rechtszustandes im deutschen Reich nicht fremd ist, bilden die Wiener Verhandlungen über die Flußschiffahrt, und der dabei festgehaltene Grundsatz, daß die Schiffahrtzölle vorzugsweise bestimmt seien, die Kosten ihrer Instandhaltung zu decken (Rheinschiffahrts-Acte von 1815, Art. 4.) Auch die seitdem über die Schiffahrt einzelner Ströme zu Stande gekommenen Vereinbarungen haben in demselben Geist die Erhaltung des Status quo für die Zukunft zur Regel, und etwaige Erhöhungen von der Einwilligung sämmtlicher Uferstaaten abhängig gemacht.

Als dem 19ten Artikel der Bundes-Acte keine allgemeine Folge gegeben ward, drängte das Bedürfniß die einzelnen Bundesstaaten, einen nach dem andern, ihr Zollwesen für sich selbst zu ordnen. Preußen hat das unleugbare Verdienst, das Wichtigste zur Vereinbarung mehrerer Staaten und zur Beseitigung vereinzelter und widersprechender Anordnungen beigetragen zu haben. Seit 1815 ist Nichts in's Leben getreten, was zur Förderung der materiellen Interessen nicht nur, sondern auch des Bewußtseins der Einheit und Nationalität so kräftig gewirkt hätte, wie die Gründung und Erweiterung des deutschen Zollvereins. Die Durchgangszölle sind zwar sehr hoch, aber die Ermäßigung auf kurzen Wegestrecken hat doch gezeigt, daß die Rücksicht auf den allgemeinen Verkehr den Vereinsstaaten nicht fremd geblieben ist. — Was die dem Verein nicht beigetretenen Staaten anbelangt, so wird ihnen schwerlich verdacht werden können, daß sie ihre durchgängig geringeren Einfuhrzölle eben auch mit Rücksicht auf eignes Bedürfniß und eigne Convenienz geordnet haben. Hinsichtlich der Durchgangsabgaben

sind sie bis jetzt ohne Ausnahme den Erinnerungen des Rechtszustandes im deutschen Reich und dem Geist der Bundes-Acte treu geblieben. Dies gilt von Oesterreich, wo ein äußerst mäßiger, wie von Hamburg, wo gar kein Transitzoll existirt. Der jetzt vorliegende Fall, der von Holstein, ist der erste, in welchem der Durchgangszoll eines dem Verein nicht beigetretenen Staates zu einer Beschwerde Anlaß gegeben hat.

12. Specielle Verhältnisse der Lübecker Landstraße.

Wenn es in der Natur der Sache liegt, daß über die Frage nach dem Recht der Durchgangsabgaben in den Staaten des deutschen Bundes im Allgemeinen die Ansichten getheilt sind, und daß die Durchführung der einen sowohl als der andern von den entgegenstehenden Ansichten mit eigenthümlichen Schwierigkeiten verknüpft ist, so ist dagegen ohne Widerstreit anerkannt, daß es specielle Verhältnisse geben kann, durch welche das Hoheitsrecht der Staaten in dieser Hinsicht beschränkt wird. Es versteht sich von selbst, daß das Vorhandensein solcher Verhältnisse ausdrücklich erwiesen sein muß. Es läßt sich überhaupt, mit Bezug auf die praktische Würdigung eines Falles wie der vorliegende, dieser Unterschied zwischen dem Stand der Dinge im deutschen Reich und im deutschen Bund als leitende Norm aufstellen: im deutschen Reich hatte, wenn Einsprache gegen einen neuen Zoll erhoben ward, Derjenige, der den Zoll verlangte, den Beweis zu führen, daß er dazu berechtigt sei; im deutschen Bund liegt Demjenigen, der die Einsprache erhebt, die Beweislast ob, darzuthun, daß er selbst, oder daß die betreffende Wegesstrecke von der Auflage rechtskräftig eximirt sei. Prof. David sagt in dem oben angeführten Aufsatz: „ein solches Recht (des freien Durchzuges) müßte entweder begründet sein in Holsteins eigenthümlichem Ver-

hältniß gegenüber diesen Städten, oder in ausdrücklichen Stipulationen, welche den freien Städten einen Rechtsanspruch (Retskrav) geben auf Abgabenfreiheit auf dieser Straße."

Es kann hier nicht die Absicht sein, eine rechtliche Begründung des Anspruchs der Städte zu versuchen. Eine solche ist, zugleich mit der Beschwerdeschrift, der hohen Bundesversammlung übergeben worden. Auch für das Publicum sind bereits in öffentlichen Blättern die wesentlichen Momente zusammengestellt. Nur der Umstand, daß ein so ausgezeichneter Gelehrter, wie der Redacteur des Fædreland, diese Verhältnisse, so weit sie ihm bekannt waren, in einem irrigen Licht auffassen konnte, mag es rechtfertigen, wenn wir auch hier, wo es uns mehr um die Erörterung allgemeiner Interessen zu thun ist, einige historische Berichtigungen über so specielle Verhältnisse einschalten.

Prof. David ist gänzlich auf einer falschen Spur, wenn er glaubt, daß die Transitfreiheit des Verkehrs auf der Lübecker Landstraße vorzugsweise aus den Stipulationen alter Verträge zwischen den Landesherren von Holstein und den beiden Städten hergeleitet werden sollen. Er nimmt einen großen Anlauf, um eine offene Thür einzustoßen, wenn er zu beweisen sich bemüht, daß aus den Segeberger Concordaten von 1470 ein rechtsbündiger Schluß auf einen noch heute geltend zu machenden Anspruch sich nicht wohl ziehen läßt. Wichtiger ist der Gottorper Vergleich; doch hat Prof. David die Beweiskraft desselben einerseits zu hoch, andererseits zu niedrig angeschlagen. Zu hoch; indem er zu glauben scheint, daß dieser Vergleich, falls er noch in Kraft sei, die Hauptstütze der Argumentation darbieten würde; zu niedrig, indem er meint, dessen fortdauernde Gültigkeit widerlegt zu haben. Er erinnert an die politische Bedeutung

dieses Vergleichs für Hamburg. Wir gestehn, daß wir an der Stelle eines dänischen Autors lieber nicht daran erinnert haben würden. Es war nämlich der Gottorper Vergleich, in welchem (1768) die Krone Dänemark für die förmliche Anerkennung der Reichsunmittelbarkeit Hamburgs (einer Eigenschaft, welche übrigens, nachdem sie durch reichsgerichtliche Entscheidung festgestellt war, von einem Mitstand im Reich längst nicht mehr in Abrede gezogen werden durfte) die Erlassung einer contrahirten Schuld von einer runden Million Thaler, nebst fälligen Zinsen, sich gefallen ließ. Der 2te Artikel desselben Vergleichs sichert umständlich den Status quo hinsichtlich aller hergebrachten und bestehenden beiderseitigen Gerechtsame, ob sie nun aus Verträgen, Verabredungen, Begünstigungen oder Gebräuchen fließen, besonders aller zum Vortheil des Handels und Wandels, mit namentlicher Anführung der Altonaer, bestehenden Anordnungen. Dieser Status quo soll so lange unverändert beobachtet werden, bis man über Eins oder das Andre zum gemeinschaftlichen Besten sich anders zu verabreden und zu vereinbaren im Stande sein möchte. Nun wird eingewendet (und es ist dies das einzige Argument, das der Scharfsinn der sämmtlichen Vertheidiger des Transitzolls bis jetzt der Berufung auf den Gottorper Vergleich entgegengestellt hat) der Status quo sei durch die neuere Hamburgische Zoll- und Accisegesetzgebung (seit 1815) verändert, den Altonaern namentlich seien von ihren früheren Rechten mehrere entzogen, der Gottorper Vergleich sei durch Hamburg gebrochen, also auch für Dänemark nicht mehr bindend. Wollte man auch, müßte man auch die Prämissen zugeben; wäre auch ein Punkt des Gottorper Vergleichs durch Hamburg verletzt, und beruhte selbst die Transitfreiheit in Holstein wesentlich auf dem Gottorper Vergleich, so ließe sich selbst dann vielleicht noch fragen, ob der Schluß richtig, ob

Dänemark seinerseits befugt sei, einen andern Punkt durch Aufhebung der Transitfreiheit ohne Weiteres auch zu verletzen. Sehr treffend ist in dieser Beziehung bereits an einen früheren Vertrag (den Copenhagener von 1736) erinnert worden, in welchem die Krone Dänemark verspricht, für den Fall von Differenzen der Stadt Eingesessene, Commercia und Schiffahrt mit Repressalien u. s. w. nicht zu belegen, sondern Alles durch gütliche Handlung, nach Billigkeit, oder respective durchs Recht abthun zu lassen. Es will uns bedünken, daß wenn ein deutscher Bundesstaat durch einen andern in seinen vertragsmäßigen Rechten sich gravirt erachtet, eben diese beiden Wege ihm zunächst offen stehn. Dieser Ansicht scheint auch die Krone Dänemark gewesen zu sein; denn sie wählte mit Bezug auf die Hamburgischen Zoll- und Accisevorfügungen sofort den Weg der gütlichen Handlung. Die Unterhandlungen, die von 1815 bis 1820 darüber gepflogen wurden, haben zu keinem Resultat geführt. Warum nicht? Sind sie etwa von Hamburgischer Seite abgebrochen, ist etwa von Hamburgischer Seite dem Gottorper Vergleich die Anerkennung verweigert worden? Man höre, was Falck in seinem schleswig-holsteinischen Privatrecht darüber anführt. „Da die Stadt Hamburg sich in diesen Unterhandlungen bereit erklärt hat, den zur Zeit des Gottorper Tractats stattgefundenen rechtmäßigen Besitzstand der k. Unterthanen anzuerkennen, und, falls derselbe durch die seit 1768 in Hamburg getroffenen Einrichtungen verändert sein sollte, wiederum herstellen zu lassen, dabei jedoch behauptet wurde, daß von Hamburger Seite dem Gottorper Tractat auf keine Weise entgegengehandelt worden wäre, so würde offenbar die Erledigung der Sache bloß davon abhängen, daß von unsrer (von Holsteinischer) Seite der rechtliche Status quo zur Zeit des Gottorper Vergleichs authentisch und überzeugend nachgewiesen würde."

Klingt das wie eine Anklage wegen Vertragsbrüchigkeit? Liegt in solchem Stand der Dinge, liegt in dem Hamburgischen Anerbieten, ein Rechtfertigungsgrund für Dänemark, seinerseits den Gottorper Tractat zu verletzen? Die authentische und überzeugende Nachweisung des Status quo ist von Dänischer Seite zur Stunde noch nicht erfolgt. Eine starke Präsumtion spricht dafür, daß entweder keine wesentliche Abweichung von jenem Status quo stattgefunden hat, oder doch, daß die Holsteiner für die ihnen etwa entzogenen früheren Rechte sich vollkommen entschädigt halten, eben durch die vereinfachte und ermäßigte Zollgesetzgebung Hamburgs (Einfuhrzoll, ½ pCt. vom Werth!) in welcher die Verletzung des Gottorper Vertrags liegen sollte. Dagegen ist der Status quo hinsichtlich der Transitfreiheit nicht nur von Hamburgischer Seite authentisch und überzeugend nachgewiesen, sondern er ist auch von Dänischer Seite nie und nirgends in Zweifel gestellt worden.

So ist es mit dem Argument beschaffen, durch welches die Gegner der Transitfreiheit den Todesstoß zu versetzen denken. Und wenn es nicht so wäre; wenn man sie im unbestrittenen Besitz des Arguments lassen müßte; wenn jede Stipulation des Gottorper Vertrags ungültig wäre, so könnte Dänemark aus diesem Grunde doch noch nicht berechtigt sein, dasjenige anzutasten, was ganz unabhängig davon, was sechs Jahrhunderte vor dem Gottorper Vertrag bestanden hat, was auf einem ganz andern Rechtsgrunde beruht, — nämlich die Transitfreiheit.

Diese beruht auf Privilegien, — nicht, wie David meint, auf Privilegien der Grafen von Holstein, welche der Kaiser bestätigt habe, sondern auf unmittelbaren, kaiserlichen Privilegien der drei Friedriche, der beiden Hohenstaufen und des Habsburgers. Es ist in der That zu beklagen, daß Prof. David weder die Bedeutung dieses

Umstandes, noch das Sachverhältniß einer Prüfung gewürdigt, sondern die Materie nur in einer Note, gewissermaaßen als Nachschrift, berührt, und die Geltung der Privilegien von Bedingungen, die daran geknüpft sein möchten und von der Erörterung des Verhältnisses abhängig machen will, in welchem die Städte zu den Grafen gestanden. Wären diese Documente ihm aus eigener Anschauung bekannt gewesen (die wichtigsten waren längst gedruckt, alle einschlagende Documente liegen jetzt in einem, von den Städten zum Abdruck beförderten Urkundenbuche vor), gewiß, sein gewiegtes Urtheil und sein erprobter Rechtssinn würden sich der Ueberzeugung nicht verschlossen haben, daß diese Actenstücke allerdings geeignet sind, „den Ausschlag zu geben." Er würde gefunden haben, daß dieselben, sofern sie auf den freien Durchzug sich beziehen, durch das Verhältniß der Städte zu den Landesherren in keinerlei Weise bedingt sind; daß es kaiserliche Machtbriefe sind, an welche die Grafen von Holstein keinerlei Bedingungen zu knüpfen, denen sie keine weitere Sanction zu ertheilen, sondern denen sie und ihre Nachfolger unter dem Reichsverband lediglich Folge zu leisten hatten. Und wenn es in dankbarer Erinnerung fortzuleben verdient, daß ein Graf von Holstein und Schauenburg (Adolf III.) es war, der vom Kaiser Barbarossa, vor seiner Fahrt in's heilige Land, das erste Privilegium für Hamburg ausgewirkt, so wird es erlaubt sein, auch des andern Umstandes zu erwähnen, daß die Hamburger dem vierten Adolf den Zoll zu Oldesloe, den sie käuflich an sich gebracht, denselben Zoll, um dessen Ausbeutung auf Kosten der Städte es sich jetzt handelt, im Jahr 1235 verehrt haben. Allerdings findet sich nun auch eine Reihe von Urkunden, in welchen die Grafen von Holstein, die Herzoge von Holstein und, als solche, die Könige von Dänemark, den Städten die von den Kaisern verliehenen Privilegien bestätigt, und

somit ausdrücklich ihre fortdauernde Gültigkeit anerkannt. Aber weit wichtiger ist, daß die Reichsgerichte, wenn ein Versuch gemacht war, unter Hintansetzung jener Privilegien unter irgend einem Namen im Holsteinischen eine neue Abgabe zu erheben, auf die Klage der Betheiligten einschritten, um dieselben aufrecht zu halten und, wie es z. B. durch ein Reichshofrathsmandat an den Herzog von Holstein 1572 geschah, den Befehl erließen, innerhalb eines Monats alle und jede von neuem an gemeinen Heer- und Landstraßen angerichte Schlagbäume alsobald abzuschaffen, auch neuen Zoll oder Weggeld gänzlich abzustellen.

Diese Privilegien nun, die von den Reichsgerichten in Kraft gehalten, von den Landesherren in Freibriefen und Verträgen vielfach anerkannt, in ihren neueren Zollordnungen (1778 und 1803) durch Ausnahme der Frachtfuhren zwischen Lübeck und Hamburg berücksichtigt, und durch den heutigen Status quo als fortwirkend bezeugt sind — ist es denkbar, daß sie durch die Auflösung des Reichs entkräftet sein könnten? Nicht so scheint die Krone Dänemark geurtheilt zu haben, als sie (laut einer Anzeige der holsteinischen Behörden) beim ersten Wiedereintritt des Rechtszustandes in deutschen Landen, die Wiedereröffnung des freien Verkehrs unter den altherkömmlichen Verhältnissen amtlich anzeigen ließ. Es ist eine geläufige Vorstellung, daß bei der Auflösung des Reichs oder besser (weil nun erst wieder ein Rechtsverhältniß begründet ward) bei der Aufrichtung des deutschen Bundes, die Landesherren, jeder in seinem Gebiet, in die Erbschaft eines Theils der früher dem Kaiser zuständigen Rechte eintraten. Dieser Begriff würde unklar und unvollständig sein, wenn man nicht hinzudenken wollte, daß sie auch in seine mit Bezug auf das Gebiet übernommenen Verbindlichkeiten eingetreten seien. Welche Verbind-

lichkeit des Kaisers aber wäre heiliger gewesen, als die, Schutz zu gewähren jedem wohlerworbenen Recht? Und wie unwürdig, wenn, Angesichts der wohlbesiegelten Pergamente, der stummen Zeugen alter Herrlichkeit, ein Kaiserwort gedreht oder gedeutelt werden könnte! —

Doch es sind nicht nur abgeleitete Schlüsse, es sind Thatsachen, die unmittelbar in unsre Tage hereinreichen, und die dafür zeugen, daß dem heutigen Rechtszustand die Rücksicht auf solche, und so erworbene, und so uralte Rechte nichts weniger, als fremd ist. Wenn im Herzogthum Lauenburg bei dem Wechsel der Landesherren der freie Verkehr ungestört geblieben, und ausdrücklich bei der Uebergabe bedacht worden; wenn in dieser Beziehung auch Lübeck vor der Uebergabe von Seiten Preußens an Dänemark, der beruhigendsten Zusicherungen eines hochgestellten Staatsmannes sich erfreuen mochte; so ist hier dieselbe Freiheit des Durchzuges wahrgenommen, die nicht nur auf demselben Rechtsgrund — dem der kaiserlichen Privilegien — sondern auf denselben Urkunden beruht, durch welche Lübeck seinen Anspruch auf freien Durchzug in Holstein begründet. Wenn Hamburgs Bürger vom Stader Zoll noch heute befreit sind, so gründet sich diese Befreiung auf dasselbe Pergament unter Barbarossa's Hand und Siegel, das ihnen die freie Schiffahrt bis in's Meer und den freien Verkehr mit der Schwesterstadt zugleich verbürgt.

13. Der Gesichtspunkt der Handelspolitik.

Doch genug von dem, was zunächst die Städte betrifft. Ganz abgesehn von ihren entgegenstehenden Rechten, ganz abgesehn von den speciellen Verhältnissen der Lübecker Landstraße, erhebt sich die Frage: wie verhält sich der intendirte Transittarif zu den allgemeinen Principien und zu

der von andern Staaten befolgten Praxis der Handelspolitik? Wir wollen nicht von Frankreich reden, wo der Durchgangszoll 25 Centimen von 100 Kilogrammen Gewicht, oder, wenn der Eigenthümer vorzieht, die Waare nach dem Werth zu verzollen, 15 Centimen von 100 Franken beträgt; auch nicht von der Durchgangsabgabe des Hannover-Braunschweig'schen Zollverbandes, die, obgleich an und für sich eben nicht niedrig, noch nicht $\frac{2}{3}$ derjenigen Auflage erreicht, welche dem Waarenzug von Hamburg nach Lübeck angedroht ist. Aber der Transitzoll im deutschen Zollverein? Ist er nicht höher als der in der Schleswig-Holstein'schen Zollordnung? Von dem letzteren sagt Prof. David: — „Was übrigens die Höhe der Durchgangsabgabe anbelangt, so wird man die Billigkeit des Satzes nicht leugnen können, insonderheit wenn man ihn vergleicht mit dem, im großen deutschen Zollverein angenommenen Satz für die Durchfuhr (50 Kr. per Centner, nahezu $18\frac{2}{3}$ Schillinge Courant.)" Er hätte noch mehr sagen, er hätte immerhin die 12 ggr. zu $19\frac{1}{2}$ oder zu 20 Schilling Courant berechnen können — also zum Doppelten der von ihm als billig bezeichneten Abgabe. Aber dennoch, nicht zur guten Stunde ist dem Redacteur des Fædreland der Gedanke gekommen, die Vergleichung mit dem Transitzoll des deutschen Zollvereins selbst zu provociren. Wir sind nicht gemeint, von der Beschaffenheit der Straßen im Zollvereinsgebiet zu reden. Die Straßen sind auch sehr gut in Hannover und Braunschweig, sie sind vorzüglich in Frankreich; und man hat die Antwort bereit, es werde allernächstens durch Holstein eine ganz vortreffliche Straße nach Lübeck angelegt werden. Was das anbetrifft, so werden wir (nach Allem was bis jetzt gesprochen und geschehen ist,) festiglich daran glauben — sobald wir sie vollendet sehen. Aber, wenn auch die Lübecker Landstraße die vortrefflichste wäre

(wie sie vielmehr die allerschlechteste ist, die beispiellose, die einzige in ihrer Art): hat denn der Redacteur des Fædreland gar nicht bedacht, daß der Centner Waaren zwölf gute Groschen Transit bezahlt auf der ganzen Strecke von Memel bis Basel, in gerader Richtung 170 Meilen, während Lübeck von Hamburg 8½ Meilen entfernt liegt, und der Centner auf einer Strecke von drei und einer halben Meile (soweit die Schönberger Straße durch's Holsteinische führt) sechs gute Groschen bezahlen soll? Ist es für gar Nichts anzuschlagen, daß durch den Zollverein alle Zollschranken im Innern gefallen sind, während durch die Schleswig-Holstein'sche Zollverordnung auf einer, seit bald sieben Jahrhunderten freien Straße eine neue, ganz unerhörte Zollschranke sich erhebt? Dies nur beiläufig, die Hauptsache bleibt eine andre. Ist es dem Redacteur des Fædreland gar nicht zu Ohren gekommen, daß es im deutschen Zollverein nicht nur Grundsatz, sondern durchgeführte Praxis ist, auf kurzen Wegestrecken den Transitzoll bedeutend zu ermäßigen? So beträgt der Durchgangszoll für eine Strecke von 5 Meilen, auf welcher die Straße von Hannover nach Osnabrück das Vereinsgebiet durchschneidet, nicht mehr als 2½ Silbergroschen; für die Strecke von Lemförde bis Bohmte (zwischen Bremen und Osnabrück) nur 1½ Silbergroschen; in Baiern für zwei ähnliche Strecken, beziehungsweise 10 und 5 Kreuzer für den Centner. Gleichmäßig gewährt der österreichische Tarif die Erleichterung, daß auf Straßen von nicht mehr als zehn Meilen Länge, der Centner nur 3 Kreuzer Transitgebühr erlegt. —

Doch nicht nach der Vergleichung mit dem System anderer Staaten (welche so, wie wir gesehen haben, ausfallen würde), sondern nach seiner unmittelbaren und nothwendigen Wirkung auf den Waarentransport, den er

afficiren wird, mag der neue Transittarif gewürdigt werden. Prof. David muß wohl gefühlt haben, daß gegen die „Billigkeit" des Satzes sich gegründete Zweifel erheben würden, und daß es zweckmäßig sei, durch die Aussicht auf künftige Ermäßigung die Meinung für den Tarif zu gewinnen. „Unleugbar," sagt er, „muß ein solcher einartiger Satz (eensartet Sats — nämlich die Verzollung nach dem Gewicht) den Werth der Waaren in verschiedenem Grade treffen und mit Hinsicht auf einzelne Artikel wird er unumgänglich zu hoch sein und dem Handel zum merklichen Abbruch gereichen; aber unzweifelhaft wird dies remedirt und Ausnahmen vom Princip zugestanden werden, nachdem es praktisch erprobt sein wird, mit Bezug auf welche Waaren große und auffallende Unbilligkeiten entstehn." Wenn er im Allgemeinen die Zweckmäßigkeit eines Gewichtzolls nicht für ganz ausgemacht zu halten scheint, so wird man ihm darin schwerlich beipflichten; die Ständeversammlung hat gewiß das Richtige gesehen, indem sie, im Interesse des Verkehrs, einen Gewichtzoll dem zuerst vorgeschlagenen Werthzoll vorzog, denn, wie er selbst anführt, und wie auch die Erfahrung des deutschen Zollvereins auf's Neue darthut, die Vereinfachung und Beschleunigung der Controle wird stets zu Gunsten des ersteren sprechen. Nur über die Höhe dieses Gewichtzolls hat er sich gründlich getäuscht; jeder Preiscourant konnte ihm die Erfahrung geben, die er erst von der Zeit und dem Experiment erwartet, konnte ihm darthun, daß dieser Tarif in der Regel unleidlich hoch, und nur in Ausnahmsfällen erträglich sein würde. Im Allgemeinen beträgt dieser Zoll (in beiden Richtungen) etwa $\frac{2}{3}$ der Fracht; man mag dabei vielleicht an den Umweg gedacht haben, welchen die Frachtfuhren etwa zu nehmen hätten, um den Zoll zu vermeiden. Ob die Waaren eine solche Vertheurung tragen können,

hängt natürlich vom Werth der einzelnen Artikel ab. Daß die Mehrzahl der befreiten russischen Producte auch den geringeren Satz, den von Lübeck nach Hamburg (5 Schillinge vom Centner), nicht hätte tragen können, mochte wohl einleuchten; aber wird denn die andere Hälfte des in dieser Richtung gehenden Verkehrs ihn tragen? Man findet z. B. nachstehende 10 Artikel, welche zusammen fast die Hälfte der steuerbaren Waaren zwischen Lübeck und Hamburg ausmachen, besteuert wie folgt:

Seife.....	2 pCt.	Amidam...	2½ pCt.
Eisen.....	3 =	Lumpen ...	6 =
Alaun	4 =	Oelkuchen..	11 =
Matten....	4 =	Knochen...	10½ =
Taback....	3 =	Bretter....	13 =

Von den Waaren, welche von Hamburg nach Lübeck gehen, betragen die nachbenannten 6 Artikel das halbe Quantum, und sind folgendermaaßen belastet:

Taback...	2½ pCt.	Rosinen und Corinthen	4 pCt.
Caffee ...	2 =	Syrup	5½ =
Farbeholz.	10 =	Zucker.....	2½ =

Es ist doch ein eigener Sprachgebrauch, wenn man Ausnahme nennt, was just die Hälfte des Ganzen ausmacht. Wie es mit der andern Hälfte bestellt ist, darüber giebt die Anmerkung einigen Ausweis.*) Man wird finden, daß wir es vermieden haben, die höchsten Sätze hier auszuzeichnen. Wir haben in der That uns auf solche Waaren beschränkt, welche nachweisbar in bedeutenden Quantitäten bis jetzt den Weg genommen haben. Die Sensation, welche die Mittheilung dieser Tabelle unter dem Handelsstand hervorgebracht, mußte um so größer sein, da die holsteinische Presse unmittelbar vorher gerühmt

*) Die folgenden Data sind einer, in der Hamburgischen Börsenhalle vom 13. September d. J. mitgetheilten, durch Angabe des Preises der Waaren motivirten Berechnung entnommen.

hatte, der Tarif betrage für die meisten Artikel noch weniger als ein Procent vom Werth. Es war gewiß ihre Herzensmeinung, als sie dies behauptete. Denn mit Willen giebt Niemand sich eine solche Blöße, die der nächste Tag aufdecken muß. Was aber soll man von dem Ursprung und der Absicht des Gesetzes halten? Es ist nicht wohl denkbar, daß die Gesetzgeber in gleicher Unkunde über die wirkliche Tendenz dieses ihres Werkes gestanden haben sollten. Darf man dies nicht annehmen,

Von Hamburg nach Lübeck (Zoll 10 ß Crt. von 100 ℔ Bruttogewicht).

Waare.	Zoll, in % vom Werth.	Waare.	Zoll, in % vom Werth.
Brasil-Caffee	2	Mineralwasser	8
Havana-Zucker	2	Südsee-Thran	3½
Brasil-Zucker	2½	Bleiweiß	3
Reis	4½	Hopfen	3
Farbeholz	10	Engl. Käse	2
Virginy-Taback	2½	Castanien	3
Schmack	10	Ingber	3
Schwefel	7	Heringe	10
Rosinen	4	Wein	4½
Pfeffer oder Piment	2	Engl. Salz	44
Pflaumen	4½	Austern	4
Syrop	5½	Citronen	5½
Sago	2¾	Oker	20
Kleesaamen	2½	Terpentin-Oel	2¾
Engl. Vitriol	14	Weinstein	2
Blei	4	Lakritzensaft	2
Zink	4½	Steinkohlen	80
Cacao	3	Dachschiefer	23
Cichorien	5½	Cement	6
Harz	12	Steingut	5
Verzinnte Bleche	2½		

Von Lübeck nach Hamburg (Zoll 5 ß Crt. vom Bruttogewicht).

Waare.	Zoll, in % vom Werth.	Waare.	Zoll, in % vom Werth.
Russ. Anies oder Kummel	2½	Eichenborke	16
Braunroth	16	Knochen	10½
Gothländ. Kalk	29	Mecklenburger oder russischer Taback	3
Schwed. Alaun	4	Schwedische Bretter	13
Amidam	2½	Gesalzene Ochsenhäute	2
Grüne Seife	2	Matten	4
Schwed. Eisen	3	Lumpen	6
Schwed. Nägel	2½	Kreide	50
Oelkuchen (Rapp-)	11		

so ist klar, daß dieser Tarif nicht gemacht ist, um eine Revenue darauf zu gründen, nicht gemacht sein kann, um den Verkehr zwischen Hamburg und Lübeck zu besteuern. Wenn der Zweck der Zollordnung war, diesen Verkehr zu vermindern, ihn aus dem Holsteinischen zu verbannen, dann, und nur dann, wird sie ihren Zweck erreichen.

14. Die holsteinischen Interessen.

Die Holsteinische Presse — richtiger gesagt, ein Altonaer und ein Kieler Blatt, die einzigen, welche für den Tarif eine Lanze eingelegt — haben den Transitzoll mit solchem Jubel begrüßt, daß man denken sollte, sie erwarten davon specielle Vortheile für ihr Land, vielleicht für ihre Stadt.

Aber Altona ist durch die Zollordnung dem Ausland gleichgestellt. Seine Sendungen durch Holstein sind mit dem gleichen Transit bedroht, wie die Hamburgischen, wie die Lübeckischen. So gut wie diese, werden sie auf dem directen Wege zum großen Theil eingestellt werden müssen. So gut wie diesen, müßte ihnen jeder rechtmäßige Weg willkommen sein, der den Transitzoll vermeidet. Frage man doch Altona's einsichtigen Handelsstand, frage man ihn jetzt, da man ihn früher nicht gefragt zu haben scheint, ob ein Einziger aus seiner Mitte die Höhe des Tarifs für vereinbar hält mit der Fortdauer des gegenwärtigen Verkehrs.

Und Kiel? Nichts war natürlicher, als die Unzufriedenheit Kiels mit der bisherigen Einrichtung, die seinen Verkehr mit Hamburg und Altona belastete, während diese Städte mit Lübeck frei verkehrten. Aber ist denn Kiel durch die neue Zollordnung begünstigt? Nichts weniger; vielmehr findet sich Kiel in der gleichen Verdammniß. Und wir trauen keinem einzigen Kieler Kaufmann die Thorheit zu, daß er, ganz abgesehn von dem, was für Kiel vortheilhaft sein könnte, über das sich freut, was für Hamburg und

Lübeck, und weil es für diese Städte nachtheilig sein kann. Diese Art von Eifersucht ist längst vorüber. Die Rivalität der holsteinischen Städte ist weit entfernt von solchem Vorurtheil. Man höre Lorentzen (den Abgeordneten von Neustadt) in seiner Schrift über den Zoll in Schleswig-Holstein: — „Hamburg besitzt in seiner örtlichen Lage, in seinen Geldmitteln, seinen Verbindungen nnd seinen vortrefflichen, die Sicherheit und Erleichterung des Handels bezweckenden Einrichtungen so große Vorzüge vor jeder Stadt unsers Landes, daß gewiß keine derselben versucht werden könnte, mit ihm sich in einen Wettstreit einzulassen, wenn auch die Zollverhältnisse gleichgestellt wären."

Aber mit Lübeck? Was in Lübeck seit der wieder errungenen Selbstständigkeit für die Interessen des Handels und der Schiffahrt geschehen, ist vielleicht weniger allgemein bekannt, gewiß aber nicht weniger beachtenswerth. Führen wir nur Einiges an. Die Barre von Travemünde wird mittelst einer Dampfbaggermaschine ausgetieft, und der Wasserstand wird noch im Lauf dieses Jahrs auf 14 Fuß gebracht werden. Ein gleiches wird beabsichtigt mit dem ganzen Traverevier. Zwei Dampfschiffe auf der Trave dienen zum Bugsiren der Schiffe und zum Transport der Passagiere und Güter. Wöchentlich gehn Dampfschiffe nach St. Petersburg, nach Stockholm und andern Plätzen Schwedens, und nach Copenhagen. Die Zahl der jährlich ankommenden und abgehenden Seeschiffe ist zwischen 7 und 900 — ungerechnet der Küstenfahrzeuge (1837 sind, ohne die Dampfschiffe, 695 Seeschiffe von 19,921 schweren Lasten oder 49,802 englischen Tons, angekommen). Sechs Assecuranz-Compagnien und eine Disconto-Casse und Zettelbank, viele große an der Trave belegene Speicher, drei öffentliche Waagen, ein großes für den Wollmarkt eingerichtetes Magazin und andre für

die Sicherheit und rasche Förderung des Verkehrs erforderliche Einrichtungen erleichtern jede Art von kaufmännischer Unternehmung.

Es ist nicht die Schuld von Kiel, wenn von diesem Platz nicht das Gleiche sich rühmen läßt. Wir sind lebhaft überzeugt, daß nicht nur Kiel, sondern daß auch andre Hafenplätze der Herzogthümer zu einer ehrenvollen und bedeutenden commerciellen Entwickelung bestimmt sind — nicht auf Kosten von Hamburg und Lübeck, sondern in eigner, freier Regsamkeit neben diesen beiden Städten. Eben so lebhaft sind wir überzeugt, daß ein allseitiges, engeres Zusammenziehen lästiger Fesseln, wie dieser Transitzoll, der freieren Bewegung auf keinem Punkte förderlich sein kann. Hören wir doch wieder, wie im Lande selbst von verständigen Geschäftsleuten geurtheilt wird. Ein Flensburger Kaufmann, Chr. Hansen junr., stellt in einer kleinen, zu Odense erschienenen, den Entwurf eines Zolltarifs enthaltenden Schrift, unter den Mitteln zur Förderung des Handels in den Herzogthümern obenan — die Aufhebung des Transitzolls. Dies ist nicht aus besonderer Gunst für die freien Städte gesprochen — denn gleich darauf kömmt der Vorschlag, eine Eisenbahn zu bauen, aber ja nicht zwischen Hamburg oder Altona und Lübeck, sondern zwischen zwei andern Punkten des Landes. Diesen Wunsch wird ihm Niemand verdenken; eben so wenig wird man den freien Städten verdenken, wenn sie für den verwehrten freien Durchzug durch Holstein sich eine andre, freie und beschleunigte Verbindungsstraße suchen. —

Aber wenn auch in commercieller Hinsicht der Transitzoll für Holstein nachtheilige Folgen haben wird, wenn auch der Sand der Lübecker Landstraße ungepflügt daliegen, wenn ihre Anwohner, die „Schenkwirthe, Hufschmiede und Rademacher" den gewohnten Kunden umsonst entgegen-

harren werden; wenn in commercieller Hinsicht überhaupt eine Identität der Holsteinischen Interessen mit denen der freien Städte, wie wir festiglich glauben, nicht abzuleugnen ist; wird nicht vielleicht aus dem Transitzoll doch eine Staatseinnahme erwachsen, die einige Erleichterung der öffentlichen Lasten in den Herzogthümern möglich machen dürfte? Eine Staatseinnahme auf Kosten des Verkehrs, zumal in einem Lande, das so wie Schleswig-Holstein von der Natur in der Production begünstigt und durch seine Lage auf den Austausch angewiesen, ist ein Unding. Dennoch, wenn man die Klagen vernimmt, daß Grundstücke, so hoch wie sie mit Staatslasten behaftet sind, keinen Käufer finden, wenn man diese Klagen vernimmt, von welchen wir gern glauben wollen, daß sie theils local und vorübergehend, theils übertrieben sind, so begreift man, daß es Leute geben kann, welche selbst um solchen Preis eine Steuerverminderung wünschen. Zufällig sind uns die Materialien zur Hand, um mit ziemlicher Genauigkeit zu bestimmen, wie hoch im günstigsten Falle die Einnahme des Transitzolls sich belaufen könnte.

Der Transit von Hamburg nach Lübeck betrug im Jahr 1837, da er am frequentesten war, 24,455,805 ℔ Bruttogewicht, oder, in abgerundeter Summe, 24,456,000 ℔; diese mit einer Auflage von 10 Schilling von 100 ℔, giebt Brutto-Einnahme 152,850 Mark Courant. Beim Transit von Lübeck nach Hamburg legen wir wieder die höchste Ziffer zu Grunde, die des Verkehrs von 1837 oder Brutto-Gewicht.....13,722,560 ℔.

Davon sind abzuziehen die folgenden 14, nach der neuen Zollordnung befreiten Artikel; — Theer, Pech und Harz, Hanf, Talg, Asche, Leinsaat, Hausenblase, Wachs, Federn, Tauwerk, Erbsen, Korn,

Transport . . . 13,722,560 ℔.

leere Stücke, Haare und Borsten, welche 1837 durchgeführt waren im Belaufe von 6,709,560 =

verbleibt also zollbares Brutto-Gewicht von Lübeck nach Hamburg und Altona . . . . 7,013,000 ℔.

Diese, mit 5 Schilling pr. 100 ℔ belastet, ergeben eine Brutto-Einnahme von 21,915 Mark 10 Schilling Courant. Demnach stellt sich die höchste, präsumtive Brutto-Einnahme von dem neuen Transit, in beiden Richtungen, auf 174,765 Mark 10 Schilling Courant, oder, in runder Summe, auf 58,300 Thaler.

Es käme nun darauf an, die Hebungskosten auszumitteln. Der neue Tarif verhängt über den gesammten Verkehr, auch über den Transit, eine additionelle Abgabe, nämlich 6 pCt. vom Betrage des Zolls, unter dem Titel von Zollclarirungs-Gebühren. Niemand wird behaupten wollen, daß dieser Zuschlag ausreichen soll, die sämmtlichen Hebungs- und Controlkosten zu bestreiten. Sehn wir uns nach auswärtigen Analogieen um, so finden wir allerdings in England, wo in diesem Zweige der Verwaltung ernstliche Reformen getroffen sind, daß die Hebungskosten des Zolls, welche bis 1824 wenigstens 10 pCt. betragen hatten, jetzt nur noch zu 6 pCt. vom Brutto-Ertrag angenommen werden. Von Rußland (ein Beispiel, worauf wir übrigens weniger Werth legen), wird behauptet, die Hebungskosten betragen nur 5 pCt.; sehr denkbar ist, daß bei einer so mäßigen Belohnung des Beamtenpersonals zur Ermunterung des Diensteifers die Prämien eben nicht überflüssig sind, welche, wie man sagt, aus zurückgelegten ferneren 2 pCt. alljährlich an besonders sorgfältige Beamte vertheilt werden. In Frankreich betragen die Hebungskosten 14 pCt., eben so viel in den Staaten des deutschen Zollvereins. In deutschen Landen, be-

sonders wo Localschwierigkeiten obwalteten, hat es an Beispielen von bedenklicher Höhe dieser Verwaltungsausgabe nie gefehlt. In Baiern, so lange es mit Würtemberg allein verbunden war, betrugen die Hebungskosten 44 pCt., ja, im baierischen Rheinkreis ward 1830 die Zolleinnahme auf 164,767 fl., die Kosten auf 247,801 fl. angegeben. Was Holstein betrifft, so sind in der oben angeführten Schrift von Lorentzen die Hebungskosten des jetzigen Zolls zu 25 pCt. angeschlagen; in der Ständeversammlung ist eine noch höhere Ziffer, wenn wir nicht irren, selbst 42 pCt. genannt worden. Man weiß, daß die holsteinische Gränze nicht zu denen gehört, welche am leichtesten zu bewachen sind. Unter diesen Umständen werden wir die Schranken der Wahrscheinlichkeit nicht überschreiten, wenn wir die Hebungs- und Controlkosten zu 15 pCt. der ganzen Zolleinnahme, also auch des Durchgangszolls, anschlagen. Bleiben wir dabei stehen, so beläuft sich..58,300 Thaler
ab 15 pCt. mit... 8,745 =

49,555 Thaler

in runder Summe, die reine Einnahme allerhöchstens auf 50,000 Thaler, so daß der Transit von Lübeck nach Hamburg nur dazu dienen, und nicht einmal ausreichen würde, die Kosten zu decken, welche die Hebung des Transitzolls von Hamburg nach Lübeck verursachen würde.

Fragen wir nun, wie viel von den Aufkünften der Herzogthümer auf dieselben wirklich verwendet wird, oder in dieselben zurückfließt, so ergiebt sich aus Lorentzen's Schrift, daß dies Verhältniß auf etwa $\frac{2}{3}$ der ganzen Einnahme aus den Herzogthümern anzunehmen ist. Demnach würden aus dem Ertrag des Transitzolls allerhöchstens nur 20,000 Thaler etwa in Gestalt einer Steuerverminderung den Herzogthümern zu Gute kommen; das ist, etwa

6 pr. Mille von der ganzen Steuerbelastung Schleswig-Holsteins. Dies Ergebniß, mager wie es ausfällt, wäre aber nur anzunehmen unter der gutmüthigen Voraussetzung, daß der Verkehr auch unter dem neuen Tarif seine bisherige Lebhaftigkeit beibehalten, daß kein einziger Artikel durch den Transitzoll von der bisherigen Straße werde verscheucht werden. Und wir glauben nicht, daß ein einziger Kaufmann in den Herzogthümern sich überredet, der Verkehr der Lübecker Landstraße werde, wenn der Transitzoll ins Leben tritt, im Jahr 1839 auch nur die Hälfte des Verkehrs im Jahr 1837 betragen, oder es werden den Herzogthümern auch nur 10,000 Thaler aus dieser Quelle zu Gute kommen.

15. Die Interessen des Welthandels.

Es ist kein Spiel des Zufalls, daß, seit der frühesten commerciellen Entwickelung Deutschlands, zwei große Handelsstädte bestehn an den beiden Punkten, die, in kürzerer Entfernung von einander als irgend zwei ähnliche Punkte, der Nordsee- und der Ostseeschiffahrt einen sichern, willkommenen Hafen gewähren. Nichts ist einleuchtender, als die Bestimmung dieser beiden Städte, dem Weltverkehr auf eine Weise zu dienen, die nur ihnen allein, vermöge dieser ihrer Lage, möglich ist. Die Communication zwischen Lübeck und Hamburg ist, abgesehen von dem, was das Letztere, als der wichtigste Platz für Deutschlands überseeische Verbindungen leistet, eine der bedeutendsten Richtungen, in welchen Deutschland an dem Welthandel participirt. Gewiß ist diese Rücksicht nicht übersehen worden, als, bei der neuen Ordnung der europäischen Verhältnisse, den Städten die Freiheit, für deren Wiedererkämpfung sie Gut und Blut eingesetzt, durch die feierlichsten Völkerverträge garantirt wurde. Wären sie irgend einem der Nachbarstaaten einverleibt, so möchte für diesen, früher

oder später, einmal die Versuchung entstehn, ihren Handel im Interesse seiner Finanzen auszubeuten. Ihnen selbst, so lange sie frei sind, wird, da sie nur durch den Handel bestehen, ein so selbstmörderischer Gedanke stets fern bleiben.

In dem Augenblick, da ihr Wechselverkehr, wie wir gesehn haben, nicht mit einer Besteuerung, sondern mit der Vernichtung bedroht ist, durch eine Verfügung des Staates, der die natürliche Verbindungslinie zwischen beiden Städten beherrscht, ist es wohl an der Zeit, mit kurzen Worten auf die Vortheile hinzudeuten, welche dieser Wechselverkehr dem Welthandel darbietet, und welche für die ostseeischen Geschäfte der Seeplätze des westlichen Europa und der transatlantischen Staaten nicht selten diesem Weg vor der directen Schiffahrt durch den Sund den Vorzug geben.

Man würde sehr irren, wenn man in der Vermeidung des Sundzolls (drückend wie er ist) den Hauptvortheil finden wollte, der dem andern Wege das Wort reden kann. Es sind zugleich andre, wesentliche Vortheile, von welchen nur einige, besonders in die Augen springende, hier bezeichnet werden mögen.

1) Es giebt eine Zeit, wo die directe Schiffahrt nach der Ostsee sich so gut als gänzlich verbietet, während die Nordseeschiffahrt mit weniger Unterbrechung fortdauert, und auch Lübecks sicherer Hafen spät, oft erst im Januar, durch Eis unzugänglich wird.

2) Während der ganzen schlechten Jahrszeit zieht die Schiffahrt durch das Cattegat und den Sund hohe Assecuranzprämien nothwendiger Weise nach sich. Auch wenn, in der guten Jahreszeit, die Prämie für die directe Schiffahrt nur um ein Geringes die Prämie bis Hamburg und von Lübeck nach andern Ostseehäfen übersteigt, so ist doch die Differenz nicht selten bedeutend genug, um werth-

volle Waaren so zu afficiren, daß sie den andern Weg vorziehn. (Wer den Einfluß etwa bezweifeln möchte, den auch eine geringe Differenz in dieser Beziehung ausübt, der findet schlagende Beispiele in der Schrift von Nebenius über den deutschen Zollverein S. 169 ff.)

3) In gleichem Maaße differirt die Fracht, und es wirkt darauf nothwendig auch die Chance, die directe Reise das eine Mal in Ballast machen zu müssen, eine Chance, die, der Natur der Sache nach, bei einer Fahrt auf Hamburg jederzeit sehr viel geringer sein muß, so wie überhaupt die Concurrenz hier stets billige Frachten sichert. Wie groß jene Chance übrigens ist, und auf welche Auskunftsmittel das Interesse reducirt ist, um dabei bestehn zu können, wird Jedem anschaulich werden durch eine Bemerkung in den Mittheilungen des preußischen Gewerbevereins, über die Schiffahrt der preußischen Ostseehäfen in den Jahren 1826 bis 1836, die wir zu diesem Zweck hier folgen lassen: — „Es würde nur ungefähr $\frac{1}{10}$ des Schiffsraums, welchen die Ausfuhr einnimmt, nöthig sein, um den Werth derselben in tropischen und südeuropäischen Waaren einzuführen, und es würden demnach $\frac{9}{10}$ der in die Ostseehäfen einlaufenden Schiffe nur Ballast führen können. Indessen waren doch in den hier betrachteten 11 Jahren zusammengenommen nur 22,363 Schiffe von 2,068,371 Lasten in Ballast in den preußischen Häfen angekommen, welches 0,616 oder etwas über $\frac{3}{5}$ der überhaupt eingegangenen Lastenzahl ist. Dies Ergebniß entsteht dadurch, daß ein beträchtlicher Theil der eingehenden Schiffe Steinkohlen, Mauer- und Dachziegeln und Salz, das ist, Waaren einführt, welche bei geringem Werthe so sehr in's Gewicht fallen, daß sie zu theuer werden würden, und folglich nicht eingeführt werden könnten, wenn sie die gewöhnliche Schiffsfracht tragen sollten. Selbst wenn diese Waaren im Einfuhrhafen nur so bezahlt werden,

daß der Einkaufspreis nebst den Aus- und Einladekosten vollständig vergütet wird, ist noch Vortheil bei deren Einfuhr, weil der Schiffer die Kosten spart, welche das Einnehmen und Ausladen von Ballast verursachen würde."

4) Es wird, durch die Versendung über Hamburg und Lübeck Zeit gewonnen und kann der Ankunft der Waaren in bestimmter Frist mit größerer Sicherheit entgegengesehn werden. Das ist für den Handel überhaupt viel, und unter Umständen, bei eintretenden Conjuncturen, so viel werth, als alles Andere zusammen. Hieher gehört, daß Hamburg bei der Vielseitigkeit und der Fülle seines Marktes, als eine Art von Depôt angesehn werden, und rasch auszuführenden Bestellungen aus den Ostseehäfen auf eine Art genügen kann, wie es dem directen Handel in sehr vielen Fällen nicht möglich sein würde.

5) Ein Schiff von der Ostküste Englands z. B. ist des Jahrs nach St. Petersburg zwei, höchstens drei directe Reisen zu machen im Stande; nach Hamburg zehn bis zwölf. Aehnliches, wenn auch nicht in gleichem Maaße, gilt von der Nord- und Westküste Frankreichs.

Aber sind diese Vortheile nur der Spedition vermittelst der Lübecker Landstraße eigenthümlich? Es wird hier der Ort sein, in der Kürze der beiden Canalverbindungen zu gedenken, welche mit dem Sund einerseits, und andrerseits mit der Lübecker Landstraße concurriren.

Der schleswig-holsteinische Canal ist großartig gedacht und wohl ausgeführt. Von der Canalfahrt wird, wie billig, eine Abgabe bezahlt, die, obgleich sie mit allen einzelnen Gebühren nicht eben unbedeutend heißen kann, die Kosten der Anlegung nur sehr mäßig verzinset. Im Durchschnitt nehmen 2600 bis 2700 Schiffe jährlich diesen Weg. Im Jahr 1837 waren es 2619 Schiffe, darunter 1384 dänische, 487 hannoversche, 388 holländi-

sche, 132 oldenburgische, 106 schwedische. Den Seeschiffen, die sonst durch den Sund müßten, ist ein Umweg von 150 — 180 Meilen erspart. Aber der Zeitgewinn? Eine Reise von Kiel nach Hamburg durch den Canal, von 10 — 14 Tagen, gehört nicht zu den ungünstigen; im schlimmen Fall, der nicht mit Bestimmtheit vorauszusehn ist, kann es vier bis fünf Wochen dauern. Der Fuhrmann dagegen, der in Lübeck oder Hamburg am Nachmittage des einen Tags seine Ladung einnimmt, liefert sie am dritten Nachmittage am Orte der Bestimmung ab.

Der Stecknitz-Canal wird mit Anstrengungen, besonders von Lübeck, im Stand erhalten. Die freie Schiffahrt ist tractatenmäßig gesichert. Aber es bleibt doch eine kümmerliche Schiffahrt, bei der man gewöhnlich vier und zwanzig Stunden braucht, um eine halbe Meile zurückzulegen.

Eine projectirte Eisenbahn von Tönning und Husum nach Flensburg kömmt hier nicht in Betracht. Einmal — weil sie bis jetzt nur projectirt ist; und sodann, weil sie (wie der helldenkende Flensburger, von dem der Gedanke ausgeht, selbst zugeben wird) nicht in's Leben treten kann, wenn der neue Transitzoll in's Leben tritt. Oder man nenne die Waare, welche den Zoll und die Zinsen der Eisenbahn tragen könnte.

16. Schluß.

Eben so wenig wird, wenn dieser Transit wirklich in's Leben tritt, die Lübecker Straße ihrer Bestimmung ferner genügen können.

Indessen, wie auch diese Verwickelung sich lösen, wie auch der obschwebende Rechtsstreit entschieden werden mag, so viel ist klar: die Krone Dänemark kann wohl bei ihrer Entschließung beharren, den Transitzoll auf der durch ihr Gebiet führenden Straße zu verlangen, aber die Städte

können nicht für verbunden erklärt werden, sich dieser Straße ferner zu bedienen, und sich einer Auflage zu unterwerfen, bei welcher der rechtliche Verkehr nicht bestehn kann.

Mag denn Holstein diesen Verkehr von sich stoßen; das befreundete Mecklenburg, das längst der gesunden Handelspolitik huldigte, die ihm Bedürfniß und Bedingung des Wohlstandes ist, ladet ihn ein, nimmt ihn mit offenen Armen auf. Täuschen wir uns nicht: es handelt sich hier um einen Umweg, um keinen geringen; mit Schwierigkeiten verknüpft, nicht mit unbedeutenden. Aber es giebt Mittel, die Communication zu beschleunigen, auch wenn die Entfernung sich steigert. Man sieht, wir reden von der Eisenbahn.

Doch nein, nicht reden laßt uns von der Eisenbahn. Uebersättigt ist das Publikum mit dem Gerede von den Eisenbahnen. Laßt uns handeln!

Wir sind es uns selbst, wir sind es den Interessen des deutschen und des Weltverkehrs schuldig, wenn die bisherige Straße versperrt wird, eine neue, eine freie Straße zu suchen. Also laßt uns zum Werk schreiten. — Und unverkümmert bleibe der Krone Dänemark das Verdienst, daß sie, indem sie die schlechteste aller Landstraßen dem Verkehr vollends entfremdete, diesen Gegenden Norddeutschlands das dringende Motiv gegeben, das vollkommenste aller Communicationsmittel zum ersten Male sich anzueignen.