



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Der Sundzoll.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Der Sundzoll.

Im goldenen Mittelalter pflegte jeder Ritter von seinem Burgsitz aus von den Kaufleuten und Waaren, welche die durch sein Gebiet führenden Straßen passirten, Zölle zu erheben, angeblich für den von ihm den Reisenden gewährten Schutz vor Räubern und Wegelagerern. Zwar war es eigentlich der Zollerheber, der die Sicherheit der Straßen störte, denn er begnügte sich nicht mit einem gesetzmäßigen Zoll, sondern erleichterte auch den Sackel oder den Lastwagen des Kaufmanns sonst noch um einen Theil des Inhalts, aber doch bestand die Belästigung fort und der Ritter dehnte die Zollerhebungen auch noch über sein eignes Gebiet aus, so weit ihn sein Ross tragen oder seine Lanze ihm Respect verschaffen wollte. Diese den Beutel der Reisenden erleichternde Operation nannten die berechtigten Adelligen damals einen Ausritt machen, die darunter leidenden Städter und Kaufleute aber Wegelagererei, oder bezeichneten sie mit größeren Namen. Leider schlossen sich einige Kaiser und Landesfürsten, die sehr wenig Achtung vor dem historisch gewordenen Recht hatten, der Anschauung dieser letztern an, und stellten sich auf den revolutionären Standpunkt, das durch mehr als hundertjährige Verjährung geheiligte Recht der Zollerhebung der Ritter für ein Unrecht zu erklären und dagegen so kräftig einzuschreiten, daß das Unwesen ein rasches Ende nahm.

Das sind Zustände einer alten, längst begrabenen Zeit, deren Gedächtniß nur noch in schauerlichen Sagen und alten Büchern lebt. Aber wie von den Geschöpfen der längst unter den Fluten des Meeres versunkenen Vorwelt nicht bloß Staunen erregende Gerippe, sondern auch auf dem abgelegenen Continente des Südmeers noch lebendige Erinnerungen zurückgeblieben sind, so ragt auch das untergegangene Mittelalter noch mit manchem morschen und wunderlich aussehenden Ueberreste mitten in unsre moderne Welt hinein. Ein solcher Ueberrest ist der Sundzoll. Gott verhüte, daß wir hiermit irgend einen ehrenrührigen Vergleich zwischen Dänemark und den obenerwähnten, zwar sehr ehrenwerthen, aber mit den Reichsgesetzen und dem kaiserlichen Machtspruch in halbbrecherische Collision gerathenen Ritters anstellen wollten. Vor solchem Untersagen schützt uns schon der Respect vor einer mit Deutschland befreundeten Macht und wir verwahren uns feierlich gegen jede so hämische Deutung

unserer Worte. Wir wollen damit nur so viel andeuten, daß der Sundzoll besser für die Verkehrsverhältnisse des Mittelalters als für die heutigen paßt, und das seine völkerrechtliche Begründung auf sehr schwachen Füßen ruht. Der von den Rittern erhobene Wegezzoll hörte auf mit der Unsicherheit der Straßen, der Sundzoll wird aber forterhoben, nachdem die Unsicherheit des Meeres längst aufgehört hat.

Der Sundzoll stammt allerdings aus grauer Vorzeit und ist insofern eine der ehrwürdigsten Institutionen. Damals und bis über das spätere Mittelalter hinaus besaß Dänemark beide Ufer der Meerenge und damit eine Art Recht, dieselbe als eine durch sein Gebiet führende Handelsstraße zu betrachten. Dem wehrlosen Schiffer war der Schutz gegen Freibeuter und Piraten willkommen und bereitwillig zahlte er den Dänen ein Geleitgeld. Als diese Gefahr verschwand, beanspruchte Dänemark als Entschädigung für die Anlage und Unterhaltung von Leuchtfeuern, Tonnen und Baken, welche dem Unkundigen den Weg durch die gefährliche See zeigten, eine Abgabe. Auch dagegen war nichts einzumenden. Aber seitdem haben sich die Verhältnisse ganz und gar geändert. Seitdem 1660 das nördliche Ufer des Sundes an Schweden gefallen ist, ist die Meerenge nicht mehr eine durch dänisches Gebiet führende Handelsstraße. Die Nothwendigkeit des Schutzes gegen Seeraub ist längst verschwunden und zur Besorgung der Seepolizei in jenen Gewässern wendet Dänemark keinen Schilling auf. Leuchtfeuer und andere Seezeichen werden zwar noch in der Straße erhalten, aber die Abgabe hat eine solche Höhe erreicht, daß damit nicht nur sämtliche Leuchtfeuer und Seezeichen an allen dänischen Küsten unterhalten werden, sondern der Ueberschuß einen beträchtlichen Theil der sonstigen Staatsausgaben deckt.

Nach allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätzen hat Dänemark nicht die mindeste Befugniß zur Forterhebung des Sundzolls. Allerdings erkennt das Völkerrecht den Mächten, deren Grenzen das Meer bespült, eine Souveränität zu über ein Meerterritorium und gleiche Unverletzlichkeit desselben wie des Landterritoriums, aber das Seeterritorium eines Staates erstreckt sich nur so weit, als seine Kanonen reichen. So weit läßt sich das Meer vertheidigen und ebenso vollständig occupiren als sein Ufer. Das ist allgemein anerkannter völkerrechtlicher Grundsatz, aber er ist auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar. Seitdem Dänemark das nördliche Ufer des Sundes verloren hat, beherrscht es nicht mehr die Straße, denn auch längs der schwedischen Küste, weit außerhalb der Geschütze der dänischen Festung Kronenborg, kann sie von den tiefgehendsten Schiffen passirt werden. Die hohe See aber ist frei und allen gemeinsam und niemand ist berechtigt, daselbst Zölle zu erheben. Auch hat keine Nation jemals die von Dänemark aufgestellte Berechtigung anerkannt. In den vielfachen Verhandlungen, die über die Aufhebung des lästigen Zolles

geschweht haben, in den Beschwerden, von welchen die Kammern sämmtlicher an dem Ostseehandel theilhaftigen Staaten wiedergehalten sind, in den Erklärungen aller Minister, welche auf diese Beschwerden geantwortet haben, kehrt stets die Anschauung wieder: die Dänen beanspruchen das Recht, jedes Schiff nach Belieben aufzuhalten, nicht weil sie Leuchttürme gebaut haben, sondern weil sie eine der Mächte sind, welche die Meerenge inne haben; sie behaupten, es hänge von ihrem Gutdünken ab, ob sie ein Schiff, selbst wenn es den Zoll entrichtet hat, weiter ziehen lassen wollen, und stellen die Theorie auf, daß eine Macht, welche die Ufer einer Meerenge besitzet, alle fremden Schiffe ausschließen dürfe. Das ist aber eine Lehre, welche sich durchaus nicht vertheidigen läßt; die Anwendung derselben würde die Dardanellen und die Straße von Reggio, ja selbst das Mittelmeer sperren, wenn England nochmals in den Besitz von Tanger gelangte. Es ist eine Lehre, die mit den klarsten Grundsätzen des Völkerrechts in gressem Widerspruch steht. Selbst die zu Anfang dieses Jahres in Kopenhagen eröffneten Sundzollconferenzen wurden von der Mehrzahl der Staaten, unter andern von Preußen, unter Verwahrung gegen jede Anerkennung des Sundzolls als eines internationalen Rechts beschickt.

Nur auf factischen Besitz gründet sich das Recht Dänemarks, auf einen factischen Besitz, der durch Gewalt gewonnen worden und durch Gewalt verloren gehen kann. Der Fortbestand des Sundzolls ist keine Rechtsfrage, sondern eine Machtfrage: keiner der Staaten erkennt in den wegen desselben abgeschlossenen Verträgen eine völkerrechtliche Grundlage für das Princip des Zolls an und Dänemark selbst hat die Verträge auf alle Weise verletzt und den Zoll willkürlich erhöht, so oft es im Vertrauen auf seine Seemacht oder auf die Nachsicht, mit der aus der Frage fern liegenden politischen Rücksichten die europäischen Großmächte es behandeln, dies wagen zu dürfen glaubte. Zu allen Zeiten war die Befreiung oder die Herabsetzung des lästigen Zolles eine Folge der Niederlagen, die Wiedereinführung oder die Erhöhung eine Folge der Siege Dänemarks durch Waffengewalt. Der Anfang des Sundzolls war die Erhebung einer Abgabe von Salz und Wein neben einem geringen Schiffsgelde. Die damals seemächtige Hansa erhob jedoch Widerspruch gegen die Auflage und erkämpfte sich in den Kriegen von 1363 und 65 die Befreiung vom Zolle auf ewige Zeit. Der Vertrag hielt aber Dänemark nicht ab, nach dem Frieden den Zoll wieder einzuführen und die Hansa mußte sich wieder die Befreiung von neuem erkämpfen, die 1443, 1477, 1524 und zuletzt durch den Vertrag von Odense 1560 bestätigt wurde. Auf diesem odenser Vertrag beruhen die Vorrechte und Befreiungen, welche die preußische Regierung für eine Anzahl von Städten in den Ostseeprovinzen bis auf den heutigen Tag ohne Erfolg von Dänemark reclamirt hat. Wir werden daher auf denselben

zurückkommen. Dem Beispiel der Hanseaten, wegen des Sundzolls mit Dänemark Verträge abzuschließen, folgten zuerst die Niederländer durch den Vertrag von Speyer von 1544. Sie waren die ersten, welche das schwere Unrecht begingen, eine auf dem bloßen Besitz der Gewalt beruhende Belastung als zu Recht bestehend anzuerkennen, indem sie sich willig erklärten, den von Alters her bestandenen Zoll zu entrichten. Durch diese Verträge gehörten die Hanseaten und die Niederländer zu den privilegierten Völkern und zahlten demzufolge die sechs wendischen Hansestädte (Lübeck, Hamburg, Rostock, Stralsund, Wismar und Lüneburg) für eigne Waare und eigne Schiffe gar keine Abgabe, für fremde Waare dagegen ein bis drei Rosenobel zu 6% Thlr. preussisch. Die Osterschen Hansestädte Danzig, Königsberg, Riga, Reval, Pernau, Stettin, Greifswald, Wollgast, Elbing, Colberg verzollten eigne Waare in eigenem Schiff mit einem, fremde Waare mit zwei Rosenobel, die Westerschen Hansestädte und die Niederländer zahlten für das beladene Schiff zwei, für das in Ballast gehende einen Rosenobel. Von jeder Ladung Salz mußten jedoch die Privilegirten sechs Fässer abgeben und rheinische und starke Weine verzollen; nur Amsterdam war von letzterer Abgabe frei. Die nicht privilegierten Nationen erlegten damals für das Schiff einen Rosenobel und für alle Waaren ein Procent des Werthes mit Ausnahme des höher besteuerten Weines.

Verträge binden den Dänen nicht. Die Macht der Hansa sank und ihre Schiffe wurden vertragswidrigen Belästigungen unterworfen. Schweden war nach Aufhebung der kalmarischen Union zollfrei geblieben; als Dänemark mit ihm 1563 Krieg anfang, unterwarf es seine Schiffe dem Zoll und erhob den erhöhten Betrag auch von den Hanseaten und Niederländern. Der Friede von Stettin 1570 erkannte zwar die schwedische Zollfreiheit wieder an, doch Dänemark entzog sich bald wieder der Verpflichtung, bis Schweden sich mit den Niederlanden verband, um das Festhalten an den Verträgen mit Waffengewalt zu erzwingen. So erlangte Schweden 1645 gänzliche Befreiung vom Sundzoll mit allen Nebenabgaben für alle seine Waaren und alle seine damaligen Besitzungen, wozu auch das jetzt preussische Herzogthum Pommern gehörte, und wurde diese Befreiung 1658 und 1660 bestätigt.

Die Niederlande regelten ihr Verhältniß zu Dänemark hinsichtlich des Sundzolls durch den Vertrag von Christianopel vom 18. August 1645, welcher die Grundlage sämmtlicher späteren wegen des Sundzolls mit andern Staaten abgeschlossenen Verträge geworden ist. Es ist daher von besonderer Wichtigkeit, daß darin das dänische Recht einer Zollerhebung nicht anerkannt wird, und daß darin der Tarif enthalten ist, nach welchem von rechtswegen jetzt noch die Abgaben erhoben werden sollten. Es sollen danach alle im Tarif benannten Waaren nicht mehr als ein Procent von dem Werthe entrichten, alle nicht benannten Waaren aber berechnet werden nach Kaufmannsgebrauch.

Offenbar heißt dies, ihr Werth solle nach dem Marktpreis angenommen und der Zoll davon zu einem Procent erhoben werden. Aber diese vernunftgemäße Deutung fand Dänemark seinem Interesse nicht angemessen und zog es vor, mit herkömmlicher Nichtachtung der Verträge auf im Tarif nicht genannte Waaren die Abgaben bis auf drei Procent und mehr zu erhöhen. Durch eine unbegreifliche Sorglosigkeit vergaßen die niederländischen Bevollmächtigten, sich in dem Vertrage für den Zoll eine Gegenleistung auszubedingen, und Dänemark, das ihn bisher erhoben, um die Leuchtfeuer und Seezeichen zu unterhalten, hielt sich dieser Verpflichtung für entledigt, ließ alle Feuer, Baken und Seetonnen wegnehmen und verstand sich nicht eher wieder zur Bezeichnung des Fahrwassers, als bis ihm die Niederlande außer dem Sundzoll noch als Entschädigung für die Leuchtfeuer zc. eine neue Abgabe bewilligten!

Alle die Ostsee befahrenden Nationen ohne Ausnahme hatten sich fortwährend über die schreiendsten Verletzungen der bestehenden Verträge von Seiten Dänemarks zu beklagen. Namentlich hatten die preussischen Ostseestädte beständig davon zu leiden. Schweden hatte nach dem unglücklichen nordischen Kriege im Frieden von 1720 die seit 1643 genossene Zollfreiheit aufgeben müssen und mit ihm verloren sie die jetzt preussischen Ostseehäfen Stralsund, Greifswalde und Wollgast. Hinsichtlich der andern preussischen Ostseestädte war aber das Verhältniß ein anderes. Entweder nahmen sie als ehemalige Hansestädte an den durch den odenser Vertrag stipulirten Privilegien Theil, wie Danzig, Königsberg, Elbing, Memel, Pernau, Colberg, oder sie waren als ehemalige schwedische Besitzungen in dem Frieden von Brömsebroe von 1643 eingeschlossen und demnach ganz vom Sundzoll befreit. Diese letztern waren aus der Hand Schwedens in preussischen Besitz übergegangen, ehe Schweden durch den Vertrag vom 3. Juni 1720 seiner Zollfreiheit entsagen mußte. Die hinterpommerschen Städte Colberg, Rügenwalde, Stolpe, Cammin und Treptow fielen bereits durch den westphälischen Frieden mit allen aus dem brömsebroeer Vertrag herrührenden Vorrechten an Preußen, Stettin, Anclam, Demmin, Wollin und Gollnow durch den Frieden vom 21. Januar 1720, in welchem Schweden Stettin zc. ausdrücklich mit allen ihren Rechten betreffs des Sundzolls an Preußen abtrat. Obgleich nun aus diesem Grunde die zuletztgenannten Städte Befreiung vom Sundzoll genießen sollten, ist ihre Rhederei doch in ganz gleicher Weise belastet, wie die aller übrigen Ostseehäfen, und als ob Dänemark recht zeigen wollte, daß Willkür die einzige Grundlage seines Verfahrens ist, genießen zwei der weniger wichtigen Ostseehäfen, Cammin und Colberg, die aus dem Vertrage von Odense hervorgehenden Vorrechte, während alle übrigen behandelt werden, als ob der sie vom Zolle befreiende oder ihn wenigstens herabsetzende Vertrag nie bestanden hätte.

Derfelben Willkür, wie Preußen, sahen sich auch andere Flaggen ausgesetzt und da die dänischen Bedrückungen, gestützt auf spitzfindige Deutungen der Verträge, gar nicht aufhörten, sondern immer mehr zunahmen, so drangen endlich Preußen, England und Schweden auf eine neue Regelung der betreffenden Verhältnisse. Dem gemeinsamen Drängen wußte jedoch Dänemark auszuweichen, indem es jedem Einzelnen der Bethelligten besondere Vortheile versprach und so gelang es ihm, sowol mit England wie mit Schweden 1841 eine besondere Convention abzuschließen, welcher Preußen, von seinen bis herigen Verbündeten verlassen, nachträglich auch beitreten mußte. Seinem Beispiel folgten die übrigen privilegierten Nationen, zu denen in Europa allein nicht gehören: der Kirchenstaat, Portugal und die Türkei.

Selbst wenn man die allerersten Grundsätze des Völkerrechts bei Seite setzend die Berechtigung Dänemarks zur Erhebung des Sundzolls einmal anerkennen wollte, so können doch selbst seine eifrigsten Freunde nicht leugnen, daß es in der Ausübung dieser vermeintlichen Befugniß den Boden des Rechts längst verlassen hat. Der Vertrag von Christianopel, der hinsichtlich des Zollsages heute noch giltig ist, ermächtigt es blos zu einer Erhebung von ein Procent des Werthes der Ladung. Da man aber theils die damals üblichen Waarenpreise statt der gegenwärtigen weit niedrigeren Facturenpreise bei der Abschätzung zu Grunde legt, theils einzelne Sätze von Zeit zu Zeit ganz nach Belieben erhöht hat, so werden gegenwärtig anstatt des ursprünglichen ein Procentis Zölle von vier bis zwölf, ja sogar sechzehn Procent erhoben. So zahlt, nach dem die einschlagenden Verhältnisse gründlich beleuchtenden Schriftchen „Der Sundzoll und der Welthandel, Leipzig bei Gustav Mayer 1854“ Salz nach den verschiedenen Arten desselben 8 — 16%, Baumwolle und Twiste 3 — 4%, Wein 5 — 10%, Tabak 6%, Reis 4%, Syrup 3%, Rosinen 7%, Korinthen 2½%, Pfeffer 4½%, Ingwer 4½%, Nelken, Alaun Kümmel, Salpeter 3 — 5%, Farbehölzer 1½%, Zink 1½%, Heringe 2%, schwedisches Stangeneisen 1½%, Stahl, Planken und Breter 3½%. Hinsichtlich der unbenannten Waaren bestimmt die Convention von 1841 ausdrücklich die Grenze von 1%. Wichtige Artikel, wie Rohzucker, Kaffee aber bezahlen in der That 2%, Pflaumen 2%, Gewürze 5 — 7%, Cacao 2½%, Kartoffelstärke 2%, Spiritus aus Kartoffeln 5 — 6%, Schwefel 3⅓%, welches bis auf 5% dadurch gesteigert wird, daß man in Helsingör das sicilianische Gewicht (1 Cantaro zu 250 sicilianischen Pfunden = 150 Pfund dänisch) zur Basis der Zollerhebung nimmt; Piment 3¼%, braunes Harz 5%, Roheisen 5%.

Zu diesen ebenso lästigen als rechtswidrigen Abgaben kommen nun noch die Leuchtfeuer- und Bakengelder, die ebenfalls im Widerspruch mit dem Vertrage von 1701 von 4 und 2 Species auf 4½ und 2¼ Species erhöht sind.

Anderer Länder begnügen sich, derartige Abgaben von solchen Schiffen zu erheben, die in ihren Hasen anlaufen, wogegen vorübersegelnde Schiffe überall frei sind. Dänemark aber deckt mit seinem im Sund von fremden Flaggen erhobenen Einnahmen nicht bloß die Ausgaben für sämtliche Sicherungsanstalten in dieser Meerenge, sondern auch für alle an seiner Ost- und Westküste angelegten Leuchfeuer, an deren Unterhaltung die Schiffe, welche den Sund zu passiren genöthigt sind, nicht das mindeste Interesse haben, und hat außerdem noch einen Reingewinn von 30,000 Thalern bloß von den vorübersegelnden Schiffen.

Die lange Reihe der dänischen Sundabgaben ist damit jedoch noch nicht zu Ende. Es genügt Dänemark nicht, einen Zoll zu fordern, dessen rechtliche Begründung dem stärksten Zweifel unterliegt, es läßt sich auch noch von dem Auslande die Beamten bezahlen, welche den unrechtmäßigen Zoll erheben. Die Sporteln sind seit 1844 um einen Species oder $4\frac{1}{2}$ Thaler pr. Schiff erhöht. Unter der Benennung Zollamtsporteln — wir folgen wieder der oben angegebenen Quelle — werden von jedem Schiff drei Species oder $4\frac{1}{2}$ Thaler berechnet, außerdem für den Inspecteur 1 Species 6 Stüber, für den Translateur bei einer Anzahl von 1 — 4 Connaissementen oder 1 — 6 Cockets 32 Stüber (oder ebensoviel Silbergroschen), für jedes Connaissement oder Cocket darüber 4 Stüber. Schiffe mit Ballast oder Steinkohlen bezahlen 12 Stüber. Ebenfalls in Widerspruch mit den Verträgen sind Strafen von $2\frac{1}{2}$ und 1 Species für Schiffe verhängt, welche, ohne in Helsingör zu klariren, gleich nach ihrem Bestimmungsort Kopenhagen segeln und von dort aus ihre Papiere einschicken, oder sie durch andere Personen als den Schiffer, Steuermann oder Supercargo der Steuerbehörde einhändigen; ferner das Armengeld von einem Species für die Expedition an nicht gewöhnlichen Arbeitstagen oder Stunden. Diese Sporteln belaufen sich jährlich auf 160,000 Thaler und werden daraus die Gehalte der Beamten gedeckt, die, da Dänemark nicht aus eigenem Beutel zahlt, übermäßig reichlich ausfallen. Der Zolldirector bekommt 12,960 Thlr., die Kammerer 4 — 8000 Thlr., der Kassirer 6370 Thlr., die übrigen vom Inspecteur bis zu den Mannschaften des Wachschiffs herab im gleichen Verhältniß.

Als ob ganz Dänemark vom Sundzoll und dem, was daran hängt, leben müßte, wird den Schiffen der nothwendige Aufenthalt im Sund auch sonst noch auf jede Weise vertheuert. Da das Fahrwasser den Schiffen nicht gestattet, an der Erhebungsstelle anzulegen, und der Schiffer seine Papiere selbst überbringen muß, so sieht er sich genöthigt, ein Fährboot zu mieten, wofür er 7 — 19 Thlr. je nach dem Wetter und der Jahreszeit bezahlt, bei Nacht 9 — 22 Thlr., bei Sturm und Eisgang oft 30 und 35 Thlr. Der Lootse bekommt, wenn er nur 24 Stunden am Bord bleibt, im Sommer $36\frac{1}{2}$, im

Winter 47 Thlr.; für jeden Fuß Tiefgang über 16 Fuß 2 Thlr. 68 Schilling. Ferner leben in Helsingör von dem Sundzoll ohngefähr 20 Handlungshäuser, denn der Schiffer darf den Zoll nicht selbst bezahlen, sondern muß sich als Vermittler der Klarirungshäuser bedienen, die ihm 2 — $3\frac{1}{2}\%$ Provison und 8 Species Expeditionsgebühren anrechnen. Diese 20 Häuser theilen unter sich einen jährlichen Gewinn von ohngefähr 200,000 Thlr. Diese Summen können nicht Wunder nehmen, wenn man bedenkt, daß im Jahr 1853 allein 21,586 Schiffe den Sund passirten und daß der Sundzoll, Feuernelder und Sporteln in diesem Jahre 2,530,000 Thlr. Reichsmünze eintrug. Unter den Schiffen waren 4665 englische, 3487 preussische, 3393 norwegische, 2007 schwedische, 1845 holländische, 1202 russische; der Rest gehört den übrigen seefahrenden Staaten an. Von den Waarenzöllen kamen von den außerostseeischen Ländern für den Transport aus der Ostsee und für den Export nach der Ostsee auf England allein je $69\frac{1}{2}\%$ und $49\frac{1}{4}\%$, auf die Hansestädte $4\frac{1}{2}\%$ und $14\frac{3}{4}\%$, auf die Niederlande $8\frac{1}{2}\%$ und 6% . Auf die Ostseeländer für den Export nach außerostseeischen Ländern und für den Import aus außerostseeischen Ländern: auf Rußland je 5% , auf Preußen 30 und 20% , auf Schweden $8\frac{1}{2}\%$ und $6\frac{3}{4}\%$. Zu den Schiffahrtszöllen steuerter bei England 25%, Preußen 15%, Norwegen 13%, Niederlande 10%, Schweden 8%. Die schwedischen Rheder bezahlten in Helsingör an Unkosten jährlich im Durchschnitt 150,000 preussisch und an Waarenzoll die gleiche Summe. Die Stadt Danzig ist am Zoll jährlich mit 120,000 Thlr., Stettin mit 130,000 Thlr. belastet. Für Schiffahrtsunkosten bezahlt letztere Stadt 72,000 Thlr. jährlich.

Den Krebschaden, an dem in Folge dieser übermäßigen Abgaben der Ostseehandel leidet, verschlimmert Dänemark noch dadurch, daß seit 1854 alle direct vom Erzeugungsorte in Dänemark eingeführte transatlantische, afrikanische, ostindische, chinesische und australische Producte, also die wichtigsten Handelsartikel, wie Kaffee, Reis, Rohzucker, Tabak, Thee, Farbehölzer, Mahagoniholz u. vom Sundzoll ganz befreit sind, wozu der Anfang zu Begründung eines Stapelrechts für die dänischen Häfen gemacht ist, welches in der neuen Handelsgeschichte ganz beispiellos dasteht und den Zwischenhandel der übrigen Ostseehäfen den Untergang droht. Preußen hat versucht, seinen Schiffen für die drückende Belästigung des Sundzolls eine Entschädigung zu geben, indem es seit 1825 für alle Waaren übersundischen Ursprungs, die den Sund passirt haben, beim Eingang in Stettin ein Rabatt von $2\frac{1}{2}\%$ gewährt wird und diese Vergünstigung 1845 auf sämtliche Ostseehäfen ausgedehnt worden ist. Aber die Vergütung genügt nicht, denn sie bleibt immer noch mindestens $3\frac{1}{2}\%$ hinter den im Sund erhobenen Abgaben zurück, und muß außerdem aus dem Beutel der Unterthanen Preußens gezahlt werden.

An Versuchen, den lästigen Abgaben ein Ende zu machen, hat es nicht

gefehlt; aber keiner ist von Erfolg gewesen, da kein Staat sich entschlossen hat, die früher auf Zeit geschlossenen Verträge zu kündigen, darauf hin, wie Rechtens, die Zahlung des Zolls zu verweigern und ruhig abzuwarten, was Dänemark nun thun werde; erst ganz neuerdings haben die Vereinigten Staaten von Nordamerika diesen Weg eingeschlagen. Bereits im Jahre 1843 erklärten sie sich mit entschiedenen Worten gegen den Sundzoll und deuteten die Nothwendigkeit seiner Abschaffung an. „Dänemark“ ließ sich der Staatssecretair Uppshur vernehmen, „fährt ohne einen Rechtstitel bis auf diesen Tag fort, eine überaus sonderbare Abgabe von allen Waaren zu erheben, welche den Sund ein- und ausgehen. Dänemark kann diesen Zoll seinem Princip nach weder nach der Natur des Völkerrechts, noch aus irgend einem andern Grunde, als dem des alten Herkommens in Anspruch nehmen. Es leistet für diese Auflage keinen Dienst und hat selbst nicht einmal den Anspruch, welchen die Macht sie zu erzwingen geben würde. Groß und allgemein ist die Unzufriedenheit, welche alle beim Ostseehandel interessirten Nationen über diese unnöthige und demüthigende Contribution empfinden. Für die Vereinigten Staaten ist die Zeit gekommen, wo sie geeignetermaßen einen entscheidenden Schritt thun können, um unsern Ostseehandel von diesem Drucke zu befreien.“ Russische Vermittelung vermochte zwar Nordamerika, für dieses Mal noch von der Fortsetzung seines Angriffs abzusehen, aber fünf Jahre später, 1848 im September, nahm es die Angelegenheit wieder auf. In den von ihrem Vertreter, Klenniken, deshalb mit dem damaligen dänischen Minister für die auswärtigen Angelegenheiten, Grafen Knuth, gepflogenen Besprechungen räumte dieser selbst ein, daß er nicht im Stande sei, das Princip der Sundzollerhebung zu vertheidigen, bat aber, die Frage ruhen zu lassen, bis der Krieg mit Deutschland beendet sei. Darein willigte die amerikanische Regierung, regte aber die Frage nach Abschluß des walmöer Waffenstillstandes mit Energie wieder an und wies auf die mangelnde völkerrechtliche Begründung des dänischen Anspruchs hin, indem sie den von der allgemein anerkannten Autorität Wheatons aufgestellten Satz, wonach nicht allein der Sund, selbst wenn beide Ufer unter dänischer Herrschaft ständen, mit einer Abgabe versperret werden könnte, anzog: „selbst wenn eine solche Straße auf ihren beiden Seiten dem Territorium desselben Souveräns unterworfen und zugleich so schmal wäre, daß sie durch Kanonenschüsse von beiden Ufern sich beherrschen ließe, würde die ausschließliche Territorialherrschaft der Souveräns über eine derartige Straße beschränkt sein durch das Recht anderer Nationen die Meere zu befahren, welche die Straße miteinander verbindet.“ In Bezug auf ihren mit Dänemark am 26. April 1826 auf zehn Jahre abgeschlossenen Vertrag erklärte sie entgegen, der dänischen Ansicht, daß der fünfte Artikel keineswegs das Recht Dänemarks zu der Zollerhebung anerkenne, sondern nichts weiter enthalte, als eine Unterwerfung unter die be-

stehende Praxis für einen Zeitraum von zehn Jahren; daß danach die Vereinigten Staaten jeden Augenblick berechtigt sind, von der im Tractat erwähnten Kündigung Gebrauch zu machen, und nach Ablauf eines Jahres den Vertrag zu lösen, und sich in einem neuen Vertrag die Befreiung vom Sundzoll auszubedingen. Diese Eröffnung erfüllte die dänische Regierung mit dem größten Schrecken, denn bestanden die Vereinigten Staaten auf ihrer Kündigung, so erlangten auch die andern privilegirten Flaggen als gleichgestellt mit den begünstigten Nationen die Befreiung von der Dänemark so nothwendigen Abgabe. Der Minister wendete sich daher an das Mitleid der Vereinigten Staaten, und der Bevollmächtigte derselben stellte auch wirklich eine Zahlung von 250,000 Dollars in Aussicht, jedoch nicht als Ablösung eines dänischen Rechtes und mit dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß Nordamerika damit keine Verpflichtung zu zahlen anerkenne. Dennoch kam diese Sache auf diese Weise noch nicht zum Abschluß und sie ruhte wieder bis 1853, wo Präsident Pierce kurz erklärte, er könne den amerikanischen Vertreter nicht ermächtigen, irgend einen Ersatz für die Aufhebung des Sundzolls als eine Gunst anzubieten, welche die Vereinigten Staaten als ihr Recht fordern. So ins Gedränge gebracht versuchte das dänische Ministerium den wurmförmig gewordenen Grund der Verjährung durch die Behauptung zu stützen, daß der Sundzoll vom wiener Congress garantirt sei, zwar nicht öffentlich in den Verträgen, aber privatim gegen König Friedrich VI. und muthete der Diplomatie zu, auf sein bloßes Wort hin eine Angabe zu glauben, für die keinerlei Beweise beizubringen waren. Die Vereinigten Staaten ließen sich auch von ihrem Vorgehen nicht abhalten, und am 3. März 1853 beschloß in geheimer Sitzung der Senat die Kündigung des Vertrags, die am 14. April der dänischen Regierung angezeigt wurde. Minister Scheel drohte darauf, die Schiffe der Vereinigten Staaten bei ihrer Passage durch den Sund und die Belte auf demselben Fuße behandeln zu lassen, wie die Schiffe der nicht privilegirten Nationen, doch zeigte die Eilsfertigkeit, mit der sich Dänemark zu einer Capitalisirung des Sundzolls verstand und zu Regelung derselben die betheiligten Staaten zu einer Conferenz nach Kopenhagen einlud, von der Bangigkeit, mit der man der Zeit entgegensah, wo man diese Drohung werde verwirklichen müssen. Die Einladung strömte über von Versicherungen des guten Willens Dänemarks, den Uebelständen des Sundzolls abzuhelfen, wenn die Zeitverhältnisse es erlaubten. Es heißt darin: „Der Zoll, den die dänische Krone von Schiffen und Ladungen hebt, die durch den Sund und die Belte gehen, ist schon seit längerer Zeit zum Gegenstand heftiger Angriffe gemacht worden, und diese haben eine um so hartnäckigere Agitation veranlaßt, als sie öfter politische Ziele und Absichten hatten und immer auf falsche und verkehrte Begriffe gebaut waren, sowol hinsichtlich des Rechts, in Kraft dessen der Zoll gehoben wird, als hinsichtlich

der Art und Weise, wie Dänemark dieses Recht ausübt. Da der wahre Zusammenhang der Sache nur denen bekannt war, denen es nicht darauf ankam, eine richtige Vorstellung davon zu geben, so wurde die allgemeine Aufmerksamkeit ganz natürlich vorzugsweise auf die Verpflichtungen hingeleitet, welche die Erhebung des Zolles dem handelnden Publicum auferlegt, während niemand Rücksicht nahm auf die zahlreichen Etablissements aller Art, wodurch Dänemark beständig gesucht hat, die Schiffahrt in der Ostsee zu erleichtern und die Expedition der Derezundszollkammer zu vereinfachen. Selbst die Regierungen waren, wenn sie auch immer das Recht respectirten, welches Dänemark nach so manchen Opfern für den allgemeinen Frieden noch hatte, öfters, und aus Gründen, deren Gewicht man vielleicht in unsern Tagen sich selbst nicht verhehlen kann, außer Stande, von Dänemark die Wirkungen einer Agitation abzuwenden, deren Ungerechtigkeit und Grundlosigkeit sie doch erkennen mußten. Dänemarks Bestrebungen, dieser Agitation zu begegnen, führten im Anfange der Regierung Christian VIII., des hochseligen Vorgängers unsers jetzt regierenden Königs, zu einer Unterhandlung zwischen Dänemark, England und Schweden, deren Resultat eine Revision des alten Derezundstarifs war, und durch diese Maßregel ward eine zeitweilige Ruhe erreicht. Inzwischen hatte die dänische Regierung voraussehen müssen, wie es nicht lange dauern dürfte, daß die Agitation erneuert würde, und mit dieser Möglichkeit vor Augen, war König Christian VIII. schon darauf bedacht gewesen, es nicht bei dieser Revision bewenden zu lassen, zu der er sich im Interesse der Handelnden entschlossen hatte, sondern mit kürzeren oder längeren Zwischenräumen weitere Modificationen des Tarifs eintreten zu lassen, damit der Zoll jederzeit in demselben Verhältniß zu den zollpflichtigen Waaren zu stehen verbleiben könne. Es ist nicht die Schuld der dänischen Regierung, daß König Christians VIII. Absicht nicht schon ausgeführt worden ist. In Uebereinstimmung mit der Idee dieses aufgeklärten Monarchen hatte die Regierung schon vor längerer Zeit die nöthigen Vorarbeiten zu einer neuen Revision des Tarifs in Angriff genommen, aber da die Absichten des verstorbenen Königs ausgeführt werden sollten, wurde Dänemark, sehr gegen seinen Willen, und durch unvorherzusehende Begebenheiten in einen Krieg verwickelt, der nothwendigerweise die ganze Aufmerksamkeit der Regierung in Anspruch nehmen mußte, und der ebensowenig die von jeder Reduction des geltenden Tarifs unzertrennbaren Opfer erlaubte. Nach dem Friedensschluß litt das Land noch an den unvermeidlichen Folgen der inneren Erschütterungen, die der Krieg nothwendigerweise genährt haben mußte, und zu den Schwierigkeiten, die solcherweise die Regierung umgaben, kam endlich der jezige Krieg zwischen Rußland auf der einen und Frankreich und England auf der andern Seite. Wenn es auf die dänische Regierung ankäme, würde sie wahrlich nicht, um die Sundzollfrage wieder aufzunehmen,

einen Zeitpunkt wie den jetzigen wählen, wo die beiden Mächte, die am meisten bei dieser Frage interessiert sind, einander feindlich gegenüberstehen. Allein die Stellung, welche Dänemark bereitet worden, läßt demselben keinen andern Ausweg übrig."

Da nun aber die Vereinigten Staaten gekündigt hatten und Dänemark alle Ursache hatte, ein diplomatisches Zerwürfniß oder gar einen offenen Conflict mit denselben zu fürchten, so bequeme es sich zu dem Vorschlag einer endgiltigen Ordnung der Sundzollfrage durch Capitalisation, eine Ordnung, die jedoch nur durch gleichzeitiges Zusammenwirken von Seiten sämmtlicher betheiligten Mächte bewerkstelligt werden könne. Die förmlichen und positiven Conventionen, sagt die Einladung, zwischen Dänemark und den andern Mächten hinsichtlich des Sundzolls gestatten keine separate Abfindung in dieser Hinsicht zwischen Dänemark und irgend einer andern Macht. Außer dieser Bedingung gibt es noch eine andere, welche die dänische Regierung für wesentlich ansieht, nämlich: daß die vorliegende Frage nicht als eine Handels- oder Geldfrage, sondern als eine politische Frage behandelt werde; dieses stimmt mit der Geschichte des Sundzolls und mit der Rolle, überein, welche der Zoll in der Politik von Nordeuropa gespielt hat; sonst würde man auch nicht der Unterhandlung die Haltung und den Charakter geben können, die erfordert werden, um untergeordnete Fragen zu entfernen, die wol in einer bloß commerciellen und fiscalen Angelegenheit an ihrem Plage sein können, hingegen nicht in einem Arrangement, welches als Supplement zu Friedenstractaten und Transactionen dienen soll, durch welche das System des politischen Gleichgewichts geordnet wurde.

Die Summe, welche Dänemark als Abfindung forderte, betrug 54,354,793 Thlr. preussisch Courant als 25jähriger Betrag des Durchschnittsertrags des Sundzolls in den drei Jahren 1851, 52 und 53.

Die nordamerikanische Regierung lehnte jedoch die Einladung ab, da die Conferenz das dänische Recht, dessen Existenz die Vereinigten Staaten ableugnen, zur Grundlage ihrer Verhandlungen machen und nicht einmal eine Befugniß haben sollte, über das dänische Recht zur Besteuerung der Schifffahrt ein Urtheil abzugeben, sondern bloß Ermächtigung habe, die Summe festzustellen, welche jeder Staat als Entschädigung für die auf seine Rheberei fallenden Abgaben zu entrichten habe. Den Versuch, die Frage auf das politische Gebiet hinüber zu spielen, wies die Regierung der Union mit der Erklärung zurück, sie werde nie ihre Einwilligung dazu geben, daß sich die neue Welt von der alten dazu brauchen lasse, das politische Gleichgewicht der alten Welt in Ordnung zu bringen. Bloß Rußland, Schweden und Oldenburg erklärten sich einverstanden mit den dänischen Vorschlägen, England hat sich die Entscheidung noch vorbehalten, Preußen will die Conferenz beschicken, ohne bestimmte Ver-

pflichtungen zu übernehmen. Hält die nordamerikanische Union in ihrem Widerstande aus, und setzt sie ihren Willen durch, so kann Dänemark nichts vor der endlichen Abschaffung des Sundzolls retten.

Selbst einmal von der gänzlich ermangelnden rechtlichen Begründung des Sundzolls abgesehen, wären die europäischen Mächte Thoren, wenn sie auf Dänemarks Entschädigungsforderungen eingehen wollten. Will man aus politischen Rücksichten den Sundzoll anerkennen, weil die Existenz Dänemarks Europa so theuer ist, daß sämtliche seefahrende Nationen ihm ein Achtel seiner Staatsausgaben decken müssen, so kann es wenigstens nur für die Abgaben Entschädigung beanspruchen, die sich innerhalb des von den Verträgen festgestellten Maßes halten. Da aber Dänemark den vertragsmäßigen einprocentigen Zoll willkürlich auf 6 und 8% erhöht hat, so würde die ihm zu gewährende Abfindungssumme gewaltig zusammenschwinden, oder am Ende gar nichts übrig bleiben, wenn man, wie Rechtens wäre, die seit vielen Jahren zu viel erhobenen Summen abziehen wollte. Es ist daher in Wahrheit als ein sehr großmüthiges Anerbieten zu betrachten, daß England, wie man vernimmt, Dänemark gestatten will, noch zehn Jahre den Sundzoll fortzuerheben und dann ohne weitere Entschädigung dessen Wegfall verlangt.

Wie geht es aber zu, daß einer der ohnmächtigsten europäischen Staaten die Forterhebung einer Abgabe durchsetzen kann, die mit den Grundsätzen des Völkerrechts in so schreiendem Widerspruch steht, wie der s. Z. von den Barbarenstaaten im mittelländischen Meer geforderte Tribut? Und wie geht es zu, daß sich die mächtigsten Staaten Europas nicht nur diese Verhöhnung des Völkerrechts, sondern auch die Verletzung der Verträge, welche eine dem Völkerrecht widerstreitende Abgabe einführen, durch willkürliche Erhöhung dieser Abgaben gefallen lassen? Die Lösung dieser Frage ist in dem Räthsel der politischen Existenz Dänemarks zu suchen, dessen hinstechendes Leben ebenso wie das der Türkei die gesammte europäische Diplomatie hinzufristen sich angelegen sein läßt. Rußland hegt und pflegt Dänemark als sein Schoskind, weil es ihm die Außenpforte zu seinem Reiche bewacht und nicht mächtig genug ist, sich nur einen Augenblick seinem Einfluß zu entziehen; Frankreich kokettirt mit ihm als seinem alten und treuen Verbündeten, weil seine geographische Lage sich vortrefflich dazu eignet, Deutschland in die Flanke zu fallen, mag dieses sich gegen Osten oder Westen wenden; England ist sentimental über das Dänemark 1806 vermeintlich zugesügte Unrecht geworden und erwartet außerdem von dem Sundzoll die Zahlung der Zinsen einer bei ihm gemachten Anleihe; Oestreich sieht es gern, wenn der Ausdehnung des preussischen Einflusses gegen Norden eine Grenze gesetzt wird und hat Dänemark in der schleswig-holsteinischen Sache sogar gegen Deutschland unterstützt. So finden außer Preußen alle große Staaten ihr Interesse bei dem Fort-

bestehen Dänemarks und es muß trotz Recht und Natur erhalten bleiben. Und eine wesentliche Bedingung dieser Erhaltung ist der Fortbestand des Sundzolls. Daß bloß politische Convenienz ihn rettet, fühlt Dänemark selbst, denn so oft es in den Verhandlungen sich mit seinen angeblichen Rechtsgründen geschlagen findet, versucht es die Frage zu einer politischen zu machen. Aber das ist ein gefährliches Experiment. Es könnte leicht eine Zeit kommen, wo darüber andere Ansichten herrschen als jetzt, eine Zeit, wo man am Sund anstatt eine Vormauer für Rußland in einem von diesem vollkommen abhängigen Staate zu haben, lieber durch eine skandinavische Union eine Vormauer gegen Rußland erbaut und dann wird der dänische Staat der natürlichen Auflösung entgegenfallen, den diplomatische Heilmittelchen, wie der londoner Vertrag und politische Künsteleien wie die Mißgeburt des Gesamtstaats wol aufhalten, aber nicht verhindern können.

Selbst die Diplomatie ist auf einen solchen Ausgang längst gefaßt. Als in Wien während des Congresses im Privatgespräch zwischen einem dänischen und einem andern Diplomaten auch einmal auf den Sundzoll die Rede kam und der Däne sich durch die gewaltige Reihe der Gegengründe ganz in die Enge getrieben und fast genöthigt sah, den Sundzoll aufzugeben, brach er zuletzt in den Jammerruf aus: Comment le Danemarc pourra—t—il exister? Pourquoi exister? lautete die kaltblütige Antwort.

Bildende Kunst.

Denkmale deutscher Kunst von Einführung des Christenthums bis auf die neueste Zeit. Herausgegeben von Ernst Förster. Zweiter Band. I. Abtheilung: Baukunst, 25 Tafeln und 58 Seiten Text. II. Abtheilung: Bildnerei, 33 Tafeln und 28 Seiten Text. III. Abtheilung: Malerei, 12 Tafeln und 20 Seiten Text. Leipzig, L. O. Weigel. —

Dies schöne, selbst im Verhältniß zu der hohen Ausbildung unsrer gegenwärtigen Technik mit ganz ungewöhnlichem Glanz ausgestattete Werk ist nun seiner Vollendung einen Schritt näher gerückt. Wie es bei einem Sammelwerk auf dem Gebiet der bildenden Kunst nicht wol anders möglich ist, folgt die Auswahl und Zusammenstellung keinem strengen Princip, indeß wollen wir nicht verhehlen, daß etwas mehr Methode dem Buch nicht geschadet haben würde. Was z. B. die bairische Ruhmeshalle neben der Reihe romanischer und gothischer Kirchen soll, die uns in der ersten Abtheilung vorgeführt werden, vermögen wir nicht recht einzusehen. Der Abschnitt über die Malerei hält sich streng im Gebiet der mittelalterlich-deutschen Kunst, und was die Bildhauerei