



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Holstein-Lauenburgischen Transitzölle.

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

den fremden Stabsoffizieren, die in irgend einer officiellen Eigenschaft am Petersburger Hofe erscheinen, gegeben. —

Wir hatten heute unsere Abschiedsaudiënz beim Kaiser; lange und artig. Er sprach zuerst von seiner schleunigen Abreise aus Moskau; die Krankheit der Kaiserin sei daran schuld gewesen: Vous n'êtes pas mariés, sans cela vous comprendriez ce que j'ai souffert. Dann: Je regrette de ne pas vous avoir vus plus souvent, mais il y avait trop d'étrangers cette fois.

Als wir für die Decoration dankten: Bah; ne m'en parlez pas, je regrette que les circonstances ne m'aient pas permis de faire davantage. Mais il y avait trop d'étrangers. —

Adieu, Petersburg und Rußland! ich fühle kein Bedürfnis, dich wiederzusehen. —

Die Holstein-Lauenburgischen Transitzölle.

Die gegenwärtig über die Ablösung des Sundzolles zwischen der Krone Dänemark und den theilhaftigen Regierungen schwebenden Verhandlungen mußten nothwendig die Aufmerksamkeit aufs neue auf ein Corollarium des Sundzolles lenken, die Holstein-Lauenburgischen Transitzölle.

Von allen Handelswegen, welche den Verkehr des Westens mit dem baltischen Norden vermitteln, ist die Straße zwischen Hamburg und Lübeck nicht nur die älteste, sondern auch die kürzeste und sicherste. Deshalb war auch diese Straße von Alters her kraft Privilegien von Kaiser und Reich stets zollfrei; auf diese Privilegien ist um so größerer Nachdruck zu legen, als auch nach dem spätern deutschen Reichsstaatsrecht alle Zölle dem Reiche zuständig waren, und nur vom Kaiser an einzelne Reichsstände verliehen wurden, als Zölle im reichsgesetzlichen Sinne aber gelten nur die Durchgangszölle (droits de péage), nicht die Ein- und Ausfuhrzölle, und die goldne Bulle sowie der westphälische Friede verpönnen ausdrücklich das unbefugte d. h. vom Kaiser nicht ausdrücklich gestattete Erheben von Durchgangszöllen. Dem Könige von Dänemark hat nun nicht nur keine Transitzollerhebung zwischen Lübeck und Hamburg zugestanden, sondern die Freiheit dieser Verbindung ist den Städten noch besonders garantirt. Dänemark hat auch während des Reiches nie einen solchen Zoll auf dieser Straße erhoben noch beansprucht, vielmehr bestätigte es in dem jüngsten Vertrage mit Hamburg von Gottorp 27. Mai 1768 alle frühern Verträge, Begünstigungen und Gerechtigkeiten namentlich alle „die zum Vortheil des Commerzii, Handels und Wandels beiderseitiger Unterthanen dienen.“ Auch nach 1815 erhob man so wenig als früher einen Zoll auf der

erwähnten StraÙe und die am 14. März 1815 in Wien verabredeten neun Artikel gewähren vollsten Schutz:

1) gegen jede Ueberschreitung des Statusquo in Erhebung althergebrachter Durchgangsabgaben, deren Ermäßigung vielmehr im allgemeinen Interesse des Handels zugesagt wird;

2) gegen jede Beschränkung der freien Handelswege durch die Zollcontrole des von demselben durchschnittenen Staates, sofern ihre Nothwendigkeit zur Verhütung des Schleichhandels nicht dargethan wird.

Dänemark ließ nun die StraÙe zwischen Hamburg und Lübeck im allerschlechtesten Zustande, Sir Edward Cobrington schrieb, nachdem er sie passirt, darüber: „Diese abscheuliche StraÙe gleicht in der That mehr einer StraÙe, die durch eine sich zurückziehende Armee unwegsam gemacht ist, als einem Verbindungswege zwischen zwei großen Meeren.“ Alle Mühe, welche sich die beiden Städte gaben, um eine Verbesserung dieses Zustandes zu erlangen, war vergeblich. Als endlich die dänische Regierung sich den Reclamationen der bei dem Handel auf dieser StraÙe interessirten Länder nicht länger entziehen zu können glaubte, führte sie den Transitzoll ein. Sie erklärte nämlich 1838, daß vom 1. Januar 1839 der Waarendurchzug durch Holstein mit einer Abgabe, anfangs von 10 Schilling Courant, später von 5 Schilling p. 100 Pfd. Brutto nebst 6% Zuschlag für Gebühren und Sporeln belegt werden solle. Diese bei der Kürze des Weges doppelt lästige Abgabe ward auch auf das Herzogthum Lauenburg ausgedehnt, nachdem durch Verordnung von 6. October 1840 Holstein und Lauenburg zu einem Transitzollverein verbunden waren. Die beiden Hansestädte wurden durch diese Maßregeln zu hart betroffen, um sich passiv zu verhalten und brachten ihre Beschwerde an den Bundestag. Dänemark entgegnete mit der Einrede der Incompetenz, die Bundesversammlung aber verwarf dieselbe und verordnete das Austrägalverfahren, dem ein Vermittlungsversuch voranzugehen hat. Die dänische Regierung zog unter diesen Umständen vor, in directe Verhandlung mit den freien Städten zu treten, und der Streit ward provisorisch ausgeglichen durch den zu Kopenhagen geschlossenen Vertrag vom 8. Juli 1840. Hamburg und Lübeck waren genöthigt, sich dem Durchgangszoll zu unterwerfen, um bessere VerbindungsstraÙen zu erhalten, welche Dänemark jetzt endlich zugestand; aber der Vertrag gibt kein Definitivum, sondern Dänemark verspricht selbst, Art. 7, den Zoll zu erniedrigen „wenn veränderte Verkehrsverhältnisse oder ein sonstiger Anlaß dazu auffordert.“

— Als 1841 der Staatsvertrag über die Berlin-Hamburger und 1847 der über die Lübeck-Büchner Bahn geschlossen wurden, stipulirte Dänemark gleichfalls in beiden den Durchgangszoll von 5 Schilling p. 100 Pfd. für die Passage durch sein Gebiet. Geibel mochte damals in seinem Ruf von der Trave Lübeck wol zurufen:

Der Schwingen Hier
 Bepflückt man deinem Nar mit Habern,
 Durchschneidet kleinen Jungtimms dir
 Die Straßen, deines Lebens Wern.

Die Motive der dänischen Regierung bei dieser Maßregel sind klar und lassen sich durch keinerlei officiöse Ablehnung verdecken. Die Durchgangszölle wurden aufgelegt, um den Sundzoll zu schützen, denn der Sundzoll ist nicht eine Abgabe, die vom Deresund erhoben wird, sondern ein System, den Verkehr zwischen Ostsee und Nordsee zu besteuern, die Transitzölle sind die Verpflanzung des Sundzolles auf deutschen Boden. In den Verhandlungen, welche 1835 zwischen der dänischen Regierung und den holsteinischen Provinzialständen stattfanden, gestand man fast offen die Absicht ein, sich durch die Transitzölle für die Verluste schadlos zu erhalten, die aus einer Verringerung der Sundzolleinnahme erwachsen könnten. Zuerst wurden sie nur in Holstein eingeführt, auf dem Eiderkanal und der Straße zwischen Kiel und Altona, das Zollcomité der Stände forderte nun, daß man entweder die holsteinischen Straßen befreie oder die einzige noch freie Straße zwischen Ost- und Nordsee, die Hamburg mit Lübeck verbindet, gleichfalls dem Durchgangszoll unterwerfe. Dänemark wählte das letztre und legte in Lauenburg, das weder Aus- noch Eingangszölle kennt, einen Durchgangszoll auf, der die Fracht um das Doppelte übersteigt. Auf allen Straßen, die mit der Sundpassage nicht in Concurrenz treten konnten, erhob man nur unbedeutende Abgaben, so zwischen Glückstadt und Altona, sowie von allen Waaren, die auf der Hamburg-Berliner Bahn nach Preußen gehen oder dorthier kommen, nur 4 Schilling p. 100 Pfd., man fügte aber hinzu, indem man dem berliner Cabinet dies Zugeständniß machte, daß dasselbe nur so lange gelte, als Preußen einen gleichen Transitzoll von den fremden Waaren erhebe, die nach einem Ostseehafen gingen. Bei den Verhandlungen über die Hamburg-Berliner Eisenbahn (1841) erklärte der dänische Vertreter Etatsrath Franke, daß die Furcht vor der Concurrenz, welche die Eisenbahnen machen könnten (nämlich dem Sundzoll), Dänemark die Pflicht auferlege, sein System von Durchgangszöllen auf allen Verbindungswegen zwischen den beiden Meeren aufrecht zu erhalten und 1850 noch schrieb man in Kopenhagen in die geheime Instruction für den dänischen Elbschiffahrtscommissar: „Für Dänemark kommt der bedeutende Umstand in Betracht, daß eine viel wichtigere und einträglichere Handelsstraße als die Elbe, der Sund, durch eine vorzugsweise Begünstigung der Elbe direct und indirect gefährdet wird, ein Moment, welches nicht ausgesprochen werden darf, bei allen Abstimmungen aber doppelt maßgebend sein muß.“ — Allen diesen offenkundigen Thatsachen gegenüber halten dänische officiöse Publicisten die Behauptung aufrecht, die Transitzölle hätten nichts mit dem Sundzoll zu thun, sondern seien althergebracht und die neuen seien nur auferlegt, um das Zollsystem zu ordnen

und zu vervollständigen. Der Sophismus dieses Satzes liegt auf der Hand, wir bestreiten keinesweges, daß in dem Verfahren Dänemarks viel Methode und System sei, die Zolleinheit ist auch an sich eine sehr schöne Sache, wenn man sie nur nicht auf Kosten anderer einführt und wohlbegründete Ansprüche dadurch kränkt. Man hat dänischerseits sodann den deutschen Klagen geantwortet, daß ja eine beträchtliche Anzahl von Waaren von dem Transitzoll befreit sei, das ist wahr, aber diese Befreiungen, die auf Rußlands Forderung geschehen, beziehen sich fast alle auf solche Artikel, bei denen ihres schweren Gewichtes wegen eine Abgabe von 5 Schilling p. 100 Pfd. ganz prohibitiv sein würde, so Korn, Bau- und Färbholz, Steinkohlen, Eisen und Kupfer, Talg, Hanf, Häute u. s. w. Dänemark versprach im Vertrag von 1840 eine weitre Befreiung von Artikeln, aber nur einige für den Verkehr ganz unwesentliche wurden wirklich befreit. Der Zustand ist bei den jetzigen Verkehrsverhältnissen gradezu unerträglich und hat nirgend seines Gleichen. England, Frankreich, die Niederlande haben keinerlei Durchgangszoll, Belgien erhebt nur 10 Centimes p. 100 Kilogramm, die Transitabgaben des Zollvereins und Oesterreichs sind gering, nur Dänemark beutet die geographischen Vortheile, die seine deutschen Besitzungen ihm geben, aus, um von dem fremden Handel eine Abgabe zu fordern, welche die Kosten der Fracht übersteigt. Die Fracht ist p. Zollcentner zwischen Lübeck und Hamburg 3 Sgr., zwischen Lübeck und Büchen $1\frac{1}{2}$ — $2\frac{1}{2}$ Sgr., zwischen Lübeck und Lauenburg $2\frac{1}{10}$ Sgr.; der Transitzoll einschließlic der Sporteln 4 Sgr.

Es war unmöglich, daß dieser ganz abnorme Zustand nicht die Aufmerksamkeit der Mächte auf sich zog, welche über die Ablösung des Sundzolles unterhandelten. Es gelang nachhaltigen Bemühungen, England und Frankreich davon zu überzeugen, daß dieser exorbitante Zoll ein reines Beiwerk des Sundzolles sei, man liest die Beweise dafür fast auf jeder Seite des Blaubuches über die Sundzölle, welches das Parlamentscomité über den Sundzoll veröffentlicht hat. England stellte zuerst die Forderung an Dänemark, den Transitzoll auf einen geringen Betrag zu ermäßigen, wenn es die Zustimmung des Cabinets von St. James zur Ablösung des Sundzolles haben wolle; Dänemark erwiderte zuerst, diese Forderung sei ein Eingriff in seine Souveränität, innerhalb seiner Grenzen könne es machen, was es wolle. Die Haltlosigkeit dieses Einwandes ist klar, denn jeder Vertrag begrenzt gewissermaßen die Disposition der contrahirenden Parteien. Als England fest blieb und Frankreich, Preußen, Oesterreich, Rußland, Schweden u. a. m. ihm beitraten, hat das dänische Cabinet nachgegeben und ist jetzt, wenn wir recht unterrichtet sind, gewillt, die Transitzölle zwischen Ostsee und Nordsee auf 4 Schilling p. 100 Pfd. herabzusetzen. Es sagte bisher stets, es belästige den Handel durchaus nicht, grade wie Rußland stets verneinte, daß es der Donauschiffahrt irgendwie

Schwierigkeiten mache, die auswärtigen Mächte aber sind dieser unwahren Versicherungen endlich überdrüssig geworden und haben redress of grievances gefordert, die ungerechten Bedingungen des Verkehrs durch Dänemark werden aufhören, wenn es auch schlimm ist, daß man in Kopenhagen dafür noch eine Entschädigung einfordert.

Ludwig von Holberg.

Wie die politische Geschichte des vorigen Jahrhunderts außerordentliche Kämpfe und Anstrengungen aufzuweisen hat, bevor sie das ihr vorgesteckte große Ziel erreicht hat, so bietet auch die Literaturgeschichte eine Reihe der außerordentlichsten Bestrebungen dar, um das Feld für die sich entwickelnde Blüte zu bereiten. Gilt dies von der Literatur der ersten Völker Europas überhaupt, so gilt es doch am meisten von der deutschen. Denn schon war überall in langsamer, stetiger Entwicklung die Straße geebnet, und nur in Deutschland bedurfte es noch der groben Vorarbeit.

Das Ringen und die Anstrengung jener Zeit ist aber deshalb nicht geringer zu schätzen, weil sie nicht gleichbedeutende Früchte, wie die folgende Periode brachte. Der dreißigjährige Krieg hatte die Hoffnungen einer nationalen deutschen Literaturentwicklung von Grund aus vernichtet und es galt daher jetzt neue Stützen und Anregungen zu finden, die sich der Natur der Sache nach nur in den Erzeugnissen der schon weiter vorgeschrittenen Nachbarn darbieten konnten. So ward unsre Literatur ein Erzeugniß fremden Einflusses, und am meisten gilt dies von der Bühne und der sich an dieselbe knüpfenden dramatischen Thätigkeit. Hier herrschten Franzosen und Engländer mit wechselndem Einfluß, und wenn auch in der Folge durch Lessing, Schiller und Goethe das höhere Schauspiel ziemlich selbstständig ward, so hat doch das Lustspiel dieses Ziel bis heute noch nicht erreicht.

Will man deshalb die Geschichte des deutschen Lustspiels kennen, muß man zuerst die Komödien der Nachbarländer studiren. Als Beitrag dazu wollen die folgenden Zeilen versuchen, auf einen Mann aufmerksam zu machen, der, obwol kein Engländer und kein Franzose, dennoch von sehr bedeutendem Gewicht für die Entwicklung des deutschen Lustspiels geworden ist, auf Holberg.

Dieser interessante Mann veröffentlichte in den Jahren 1737—1743 seine Lebensbeschreibung in Form von drei großen lateinischen Briefen, worin er sehr ausführlich die Schicksale seines Lebens, seine Ansichten und Principien darlegte. Doch sollte man kaum glauben, daß hinter der trocknen, hausbacknen Philisterhaftigkeit, die sich hier überall kund thut, der Schalk verborgen