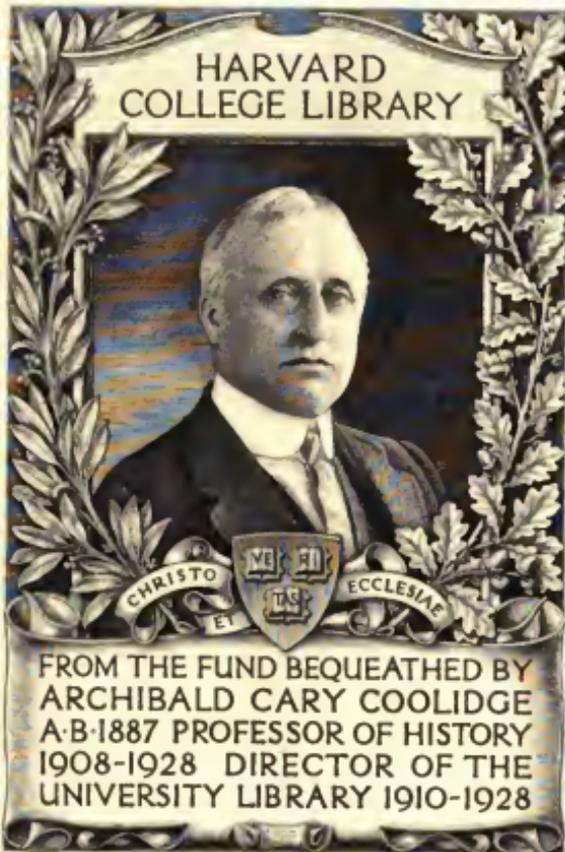


EC 2 7178.92



2463
128
Geschichte

der

Preussisch-deutschen Handelspolitik

aktenmäßig dargestellt

von

Dr. Alfred Zimmermann.



1892.

Oldenburg und Leipzig.

Schlesische Buchhandlung und Hof-Buchdruckerei.

H. Schöner.

G. E. Stechert & Co.
Alfred Hofner
New York

Bestellungen können über diesen Ort mit geringem Preisnachlass
auch an die Buchhandlungen zu beziehen.



Geschichte

der

preussisch-deutschen Handelspolitik

aktenmäßig dargestellt

von

Dr. Alfred Zimmermann.



1892.

Oldenburg und Leipzig.

Schulze'sche Hof-Buchhandlung und Hof-Buchdruckerei.
H. Schwarz.

78.92

✓

HARVARD COLLEGE LIBRARY

CCC BOOK FUND

JAN 14 1943

1105
1-10-11
63.59
+

Vorrede.

Die im Folgenden der Oeffentlichkeit übergebene Arbeit ist die Frucht langjähriger Studien. Es war dem Verfasser vergönnt, das gesammte in den preussischen Archiven aufgespeicherte Urkundenmaterial für seine Zwecke zu verwerthen. Wohl hatte bei Beginn dieser Arbeit Professor von Treitschke bereits den Inhalt einiger Aktenreihen zu seiner meisterhaften Darstellung der inneren Entwicklung des Zollvereins ausgebeutet. Aber viele Hunderte starker Aktenbände waren noch nie einem Geschichtsforscher zugänglich gewesen. Noch lag ein dichter Schleier über der Wirksamkeit, welche die einzelnen maßgebenden Männer innerhalb der preussischen Staatsleitung bei den handelspolitischen Vorgängen geübt haben, noch war der Umfang der Einwirkung der allgemeinen politischen Vorgänge auf die Handelspolitik Preussens und des Zollvereins ganz unbekannt. Den verdienstvollen Verfassern der Geschichten des Zollvereins hatte immer nur ein lückenhaftes oder überhaupt kein Aktenmaterial zu Gebote gestanden.

Die Durchsicht der Urkunden lieferte sehr überraschende Resultate. Viele ganz unbekannte Thatsachen kamen zum Vorschein. Schon bekannte Vorgänge erschienen in durchaus veränderter Beleuchtung. So manche in den allgemeinen Glauben übergegangene

Ansicht erwies sich als falsch. Es ergab sich, daß das landläufige Urtheil über die Beschränktheit und Unfähigkeit der vormärzlichen Bureaukratie nichts weniger als allgemein gültig ist. Der Widerstand der Beamtenwelt gegen Friedrich List und die Schutzzöllner rückte unter Berücksichtigung der damals im Publikum nicht genügend bekannten politischen Verhältnisse in ein ganz anderes Licht. Zum ersten Male endlich ließ sich in vollem Umfange der Einfluß überschauen, welchen Rußland und Oesterreich, Frankreich und England auf die Entwicklung der wirthschaftlichen Verhältnisse Norddeutschlands geübt haben. Die Politik dieser Staaten ist es vor allem gewesen, welche die vielen kleinen deutschen Staatswesen mit elementarer Gewalt zur innigen Verbindung mit Preußen gedrängt hat. Durch seine geographische Lage war Deutschland gezwungen, seine Handelspolitik jeder Zeit der Rücksicht auf die allgemeinen Verhältnisse unterzuordnen. Das Umgekehrte, was bei anderen Staaten die Regel ist, war ihm fast niemals vergönnt. Dieser Umstand ist heute noch gerade so ausschlaggebend, wie zu Anfang oder in der Mitte des Jahrhunderts. Nur wenn die jeweilige politische Lage gebührend in Betracht gezogen wird, kann daher die deutsche Handelspolitik gerecht beurtheilt werden.

Der Verfasser hat es sich angelegen sein lassen, diese Ergebnisse seiner Studien sine ira et studio in erster Linie in klares Licht zu setzen. Er hat außerdem den Versuch gemacht, den Einfluß der wissenschaftlichen und volksthümlichen Strömungen auf die Lenker der Handelspolitik darzuthun. Hierbei aber ergab sich eine große, ja unüberwindliche Schwierigkeit in dem Mangel ausreichenden biographischen Materials. Die meisten der vorzüglichen Beamten, welche bei den hier geschilderten Vorgängen mitgearbeitet haben, sind weiteren Kreisen unbekannt geblieben. Die Nachschlagewerke nennen oft nicht einmal ihren Namen. Ueber ihre Vorbildung, ihre Neigungen u. s. w. fehlt es gewöhnlich an jeder Quelle. Es läßt sich gar nicht ermitteln, welche Einflüsse im einzelnen Falle auf sie eingewirkt haben. Man muß sich

somit leider begnügen, die allgemeine geistige Atmosphäre bei bestimmten Anlässen zu charakterisiren in der freilich nicht immer sichereren Voraussetzung, daß sie davon nicht unberührt geblieben sind.

Vollständig versagte eine für Würdigung handelspolitischer Thatfachen sonst wichtigste Quelle: die Statistik. Die vorhandenen Tabellen geben nur Kenntniß von der Höhe der Einfuhr. Ueber den Ausfuhrhandel liefert die deutsche Statistik erst in allerneuester Zeit, seit Beseitigung der Zollauschlüsse, zuverlässige Angaben. Die Handelstabellen anderer Staaten gestatten ebenso wenig sichere Schlüsse für vergangene Zeiten, da sie die deutschen Waaren mit unter der Einfuhr verschiedener Seestaaten auführen.

So viele Werke über Handelspolitik auch schon geschrieben worden sind, so besteht doch über beinahe keine Frage auf diesem Gebiete Einheit der Ansichten. Der Kampf über die Vorzüge von Freihandel und Schutz Zoll wird heute noch ebenso lebhaft wie vor hundert Jahren geführt. Der einzige Weg, über diese Streitfragen ins Klare zu kommen, dürfte der exakter Forschung sein. Sobald erst das gesammte Material über die Wirthschaftspolitik der wichtigsten Staaten und ihre Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung unterbreitet ist, wird es möglich sein, bestimmte Gesetze abzuleiten. Das hier veröffentlichte Werk soll ein erster Schritt in dieser Richtung sein. Die Uebersülle des Stoffes nöthigte den Verfasser bei dem ersten wichtigsten Wendepunkte in der Entwicklung der Zollvereinspolitik abzubrechen. Für die Fortsetzung bis in neuere Zeit liegen aber bereits bedeutende Vorarbeiten vor.

Berlin. Im April 1892.



Erstes Buch.

1. Kapitel.

Die Landestheile, aus welchen im siebenzehnten und achtzehnten Jahrhundert die preussische Monarchie zusammengeschweisst wurde, wiesen bei der Erwerbung in Bezug auf ihre wirthschaftlichen Verhältnisse und ihre staatliche Organisation die mannigfaltigsten Unterschiede auf. Trotz dessen geschah seitens der Regierung aus mancherlei Rücksichten kein Schritt, Einheitlichkeit in der Verwaltung herbeizuführen, sondern jede Landschaft behielt im wesentlichen ihre eigene Zoll- und Steuerverfassung. Die 57 Tarife der alten Provinzen mit ihren 2775 Waarenklassen waren je nach den wechselnden lokalen Bedürfnissen des Augenblicks im Laufe der Jahrhunderte entstanden und dienten fast ausschließlich dem finanziellen Interesse.¹⁾ Nur in dem durch seine Leinenindustrie vor den andern nur ackerbauenden Provinzen ausgezeichneten Schlesien war dieser Gesichtspunkt mehr dem wirthschaftspolitischen untergeordnet worden. Friedrich der Große hat trotz seines so oft bewiesenen großen Interesses und Verständnisses für Volkswirthschaft an jenem Zustande nicht gerüttelt, obwohl derselbe mehr als einmal seine großen Pläne hinderte. Er versuchte sogar wiederholt mit Oesterreich einen nur für Schlesien berechneten Handelsvertrag zu Stande zu bringen. Von einer einheitlichen Handelspolitik war in Preußen vor Beginn unseres Jahrhunderts noch kaum die Rede.

Sicherlich hat hauptsächlich die geographische Zerrissenheit des preussischen Staatsgebietes zur Aufrechterhaltung dieser wirthschaftlichen Spaltung beigetragen, doch mag auch das Beispiel des damaligen Frankreich, die lange Friedenszeit und das Aufblühen aller Landestheile nach den Kriegsjahren mitgewirkt haben, daß von Seiten der preussischen Regierung kein Versuch zu einer cräftlichen Reform gemacht wurde.

Erst die mit Ausbruch der französischen Revolution und des englisch-französischen Seekrieges entstandene große Handelskrisis, welche die preussischen Kaufleute ihrer Märkte beraubte und überall Noth und Elend her-

¹⁾ Bericht Bülow's vom 14. Januar 1817. Ausführliche statistische Darstellung des Zustands vor 1806 bei Dieterici: Der Volkswohlstand im preussischen Staate. 1816.

vorrief, sowie die Erfahrungen bei dem Kriege gegen Frankreich brachten das Unhaltbare des damaligen Zustandes der Staatsleitung zu Bewußtsein.

König Friedrich Wilhelm III. interessirte sich persönlich für eine Reform und verlangte 1802 vom Finanzminister Struensee Vorschläge für Beseitigung des allgemein im Lande herrschenden Verbotssystems.¹⁾ Die nach Zufall und Willkür eingeführten Zoll- und Accisesätze machten das indirekte Steuersystem ohne Noth und wesentlichen Ertrag drückender für die Unterthanen als zweckentsprechend sei und in vielen Artikeln betrügen wohl die Erhebungskosten mehr als die Einnahmen. „Wenn ich erwäge, fuhr der König fort, wie es immer die Erfahrung bewiesen hat, daß die großen den Staatsbedürfnissen angemessenen Einkünfte nur von den ersten Lebensbedürfnissen und den gangbarsten Artikeln des Handels aufgebracht werden können und daß die Anzahl dieser Gegenstände sehr mäßige Schranken hat, so muß ich bei dem Anblick der händerreichen Accise- und Zolltarifs erschrecken.“ Allerdings mache die Rücksicht auf die inländische Industrie die Besteuerung mancher Erzeugnisse des Auslandes rathsam, doch dürfe man darin nicht zu weit gehen und ein System veranlassen, bei dem der Schmuggel allgemein werde und das die Sittlichkeit der Nation untergrabe.

Trotz des Eingreifens des Königs scheint in der Sache nichts geschehen zu sein. Da brach der Krieg mit Napoleon aus. Die Franzosen eroberten fast ganz Preußen und mit der ihnen eignen Organisationsgabe und Rücksichtslosigkeit führten sie schon am 11. März 1807 in allen Provinzen einen einheitlichen nach dem französischen Finanzadministrator Estève benannten Grenzolltarif ein. Die Zollsätze bewegten sich zwischen 8 und 25 % des Werthes.

Gleichzeitig trat ein vollständiger Umschwung der Ansichten in Preußen ein. Die euergetischen, in den Ideen Adam Smith's angewachsenen Staatsmänner,²⁾ welche jetzt aus Ruher kamen, waren entschlossen, mit der alten kleinstaatlichen Wirthschaft, dem bequemen Festhalten am Hergebrachten, welchem sie die Hauptschuld an der schmählichen Niederlage beimaßen, aufzuräumen. Der durch sein Unglück aufs tiefste erschütterte König trat vollständig auf ihre Seite. In geradezu fieberhafter Hast wurde die Reform in Angriff genommen und mit Abstellung der Mißbräuche begonnen zu einer Zeit, wo in Folge der feindlichen Invasion Alles noch in Auflösung und Verwirrung sich befand.

Schon unterm 28. Juli 1807 erging an den Geheimen Finanzrath von Beyer, welcher in Königsberg die Accisesachen bearbeitete, eine Kabinettsordre,³⁾ worin der König aussprach, daß es bei der veränderten Lage des Staates dringend nothwendig sei, daß nach wiederhergestellter Ruhe „die bisher in Abicht der Nationalindustrie beobachtete principia gründlich revidirt und deren fernere Anwendbarkeit geprüft werde“. Den näheren Anlaß hierzu gaben die lebhaften Klagen der Kaufleute in der Provinz Preußen, welche vom Auslande nichts beziehen durften, obwohl die durch

¹⁾ Dieterici a. a. O. S. 74.

²⁾ Dieterici a. a. O. S. 45.

³⁾ Protokolle des Staatsraths vol. I.

den Krieg abgeschnittenen inneren Provinzen ihnen keine Industrieprodukte mehr zuführten. Beyer hatte auf eine frühere Auflage des Königs ein Gutachten dahin abgegeben, daß gegenwärtig das Einlassen fremder Waaren angezeigt erscheine, und es war danach schon gestattet worden, fremde Fabrikergenernisse gegen 8 1/2% Zoll, auf Pässe des Zolldepartements hin, bis auf weiteres in die Provinz einzuführen. In den anderen Landes- theilen ließ man nach Abschluß des Friedens im Wesentlichen den prak- tischen, einfachen Erstevöchsen Tarif fortbestehen und dehnte ihn sogar auf das abgetretene Kottbus und die westfälischen Provinzen an der Elbe aus. Daneben blieb freilich das alte Accisensystem in Kraft.

So fetsam dieser Zustand war und zu so vielen Verwicklungen und Streitigkeiten er Anlaß gab, dauerte derselbe doch längere Zeit hindurch, da der Freiherr vom Stein bei der damaligen Sachlage mit gutem Grunde den Moment für eine durchgreifende Umgestaltung des Zollwesens nicht für gekommen erachtete. Zu einer Zeit der Störung und des Krieges und in einer Lage, wo alle Hilfsmittel fehlten, um mit Gründlichkeit den Gegenstand zu beurtheilen, schrieb er unterm 5. Januar 1808 von Memel aus an Beyer, sei es verfehlt, das bisherige System umstürzen zu wollen. „Ich halte es demnach für nöthig, in den Provinzen, die der Feind eva- cuiren wird, in Ansehung des Fabriken- und Konjunktions-Accise-Systems anjezt gar keine Aenderung vor der wiederhergestellten Ordnung der Dinge und vor reifer Prüfung des Gegenstandes, mit Anwendung aller Hilfs- mittel und Zuziehung sachverständiger Männer zu machen und hiernach die Behörden, da sie bereits eines anderen belehrt worden, zu instruiren, sowohl um sich danach zu achten, als nöthigenfalls die Fabrikanten, jedoch nicht officiell, zu beruhigen.“ —

Immerhin wurde noch im selben Jahre dafür gesorgt, daß über die künftige Stellung der Regierung zu den Fragen des Handels und der Industrie kein Zweifel im Lande blieb. Paragraph 50 der Geschäfts- Instruktion für die Regierungen in sämtlichen Provinzen vom 26. De- zember 1808 brach ein für allemal mit dem alten Verbots- und Bevor- mundungssystem.¹⁾ „Es ist dem Staate und seinen einzelnen Gliedern“

¹⁾ Das Schriftstück stammt vom Geheimrath Zriese, dem späteren Director der Bank. Meier, Reform der Verwaltungsorganisation. 1881. S. 231. Wie ein Ver- gleich mit Adam Smith *wealth of nations*, Buch IV, Theil II, lehrt, sind die Grund- sätze der Instruktion theilweise wörtlich jenem Werke entnommen, S. 8.

Every individual is continually exerting himself to find out the most advantageous employment for what ever capital he can command. It is his own advantage indeed, and not that of the society which he has in view. But the study of his own advantage naturally or rather necessarily leads him to prefer that employment which is most advantageous to the society. . . . Every wholesale merchant naturally prefers the hometrade to the foreign trade of consumption . . . In the hometrade his capital is never so long out of his side as it frequently is in the foreign trade.

Every individual who employs his capital in the support of domestic industry, necessarily endeavours to direct that industry that its produce may be of the greatest possible value. . . .

The statesman, who should attempt to direct private people in what manner they ought to employ their capitals, would not only load himself with a most unnecessary attention, but assume an authority which could sa-

hieß es darin, „immer am zuträglichsten, die Gewerbe jedesmal ihrem natürlichen Gange zu überlassen, das heißt: keine derselben vorzugsweise durch besondere Unterstützungen zu begntigen und zu heben, aber auch keine in ihrem Entstehen, ihrem Betriebe und Ausbreiten zu beschränken, insofern das Rechtsprincip dabei nicht verletzt wird, oder sie nicht gegen Religion, gute Sitten und Staatsverfassung anstoßen. . . . Neben dieser Unbeschränktheit bei Erzeugung und Verfeinerung der Produkte, ist Leichtigkeit des Verkehrs und Freiheit des Handels sowohl im Innern, als mit dem Auslande, ein nothwendiges Erforderniß, wenn Industrie, Gewerbeslei und Wohlstand gedeihen soll, zugleich aber auch das natürlichste, wirksamste und bleibendste Mittel, ihn zu befördern.

Es werden sich alsdann diejenigen Gewerbe von selbst erzeugen, die mit Vortheil betrieben werden können, und dieses sind wieder diejenigen, welche dem jedesmaligen Produktionszustande des Landes und dem Kulturzustande der Nation am angemessensten sind. Es ist unrichtig, wenn man glaubt, es sey dem Staate vortheilhaft, Sachen dann noch selbst zu verfertigen, wenn man sie im Auslande wohlfeiler kaufen kann. Die Mehrkosten, welche ihm die eigene Verfertigung verursacht, sind rein verloren, und hätten, wären sie auf ein anderes Gewerbe angelegt worden, reichhaltigen Gewinn bringen können. Es ist eine schiefe Ansicht, man me in einem solchen Falle das Geld im Lande zu behalten suchen, und lieber nicht kaufen. Hat der Staat Produkte, die er ablassen kann, so kann er sich auch Gold und Silber kaufen und es münzen lassen.

Je vortheilhafter der Produzent und Fabrikant seine Erzeugnisse absetzen kann, je mehr bestrebt er sich sie hervorzubringen, und je mehr davon hervorgebracht wird, um so weniger läßt sich Mangel davon besorgen. Ausfuhrfreiheit ist also gerade dahin gerichtet, dem Mangel vorzubeugen, statt, wie man gewöhnlich glaubt, ihn herbeizuführen. Freiheit des Handels macht den Spekulationsgeist des Kaufmanns rege. Dieser wird seine Waaren nicht sofort absetzen, wenn er noch Aussicht hat, solches vortheilhafter thun zu können, oder gerne das Steigen der Preise abwarten wollen, wenn er sie früher eingekauft hat; er wird sie also auch nicht ausführen, wenn er sie im Lande selbst noch mit Vortheil abzusetzen hoffen darf. Auf

fely be trusted not only to no single person, but to no council or senate whatever.

To give the monopoly of the homemarket to the produce of domestic industry in any particular act or manufacture is in some measure to direct private people in what manner they ought to employ their capitals and must in almost all cases be either a useless or a hurtful regulation.

If a foreign country can supply us with a commodity cheaper than we ourselves can make it, better buy it of them with some part of the produce of our own industry employed in a way in which we have some advantage. The general industry of the country, beeing always in proportion to the capital which employs it, will not there by be diminished . . . but only left to find out . . . the greatest advantage. . . . It is certainly not employed to the greatest advantage when it is thus directed towards an object which it can buy cheaper than it can make. . . . The industry of the country is thus turned away from a more, to a less advantageous employment and the exchangeable value of its annual produce instead of being increased must necessarily be diminished by every such regulation.

diese Weise schafft sich der Staat Vorräthe und Magazine im Lande, ohne daß er besondere Kosten darauf verwenden darf. Leichtigkeit des Verkehrs und der Kommunikation wird die Waaren im Lande jedesmal dahin bringen, wo sie am nöthigsten sind, weil sie da am theuersten bezahlt werden.

Es ist nicht nothwendig den Handel zu begünstigen, er muß nur nicht erschwert werden.“

Am 17. Juli 1810 machte Minister Graf Dohna den ersten Versuch, diesen Grundsätzen zur praktischen Durchführung zu verhelfen, indem er vorschlug, den in der Provinz Preußen geltenden Zoll von $8\frac{1}{2}\%$ auf alle Theile des Staates auszudehnen. Die Sektion für die direkten und indirekten Abgaben im Finanzministerium widersetzte sich aber dem Antrag, um Beunruhigung des Publikums und der Gewerbetreibenden zu verhüten. Kurz darauf traten überdies Umstände ein, welche jeden solchen Schritt für den Augenblick unmöglich machten. Napoleon verbot durch sein Dekret von Trianon am 5. August 1810 allen Handel mit England und dessen Kolonien und legte auf die aus anderen Ländern stammenden Kolonialwaaren ungeheure Zölle. Auf seinen mit Drohungen verbundenen Befehl hin mußte Preußen dieselben Maßnahmen treffen. Nur durch möglichst laze Handhabung der Sperre und höhere Besteuerung der zu Lande eingehenden Waaren, waren damals gar zu große Einbußen der Staatskassen zu vermeiden.

Die während jener Jahre gemachten Beobachtungen befestigten erst recht die freihändlerischen Anschauungen der preussischen Staatslenker. Hardenberg äußerte im Februar 1812: daß bei der geographischen Gestaltmg Preußens von gänzlichen Verboten oder hohen Zöllen jezt noch weniger Heil als je zu erwarten sei. Die Waare würde bei solchen Maßregeln dennoch eingehen, der Fabrikant nicht dabei gewinnen und der Staat um die Einnahmen kommen. Vermehrte Aufsicht würde die heimliche Einfuhr nicht hindern können, sobald dazu hohe Zölle den Reiz übermächtig machten. Der Schmuggel aber verderbe den Nationalgeist und andererseits raube der unbedingte Schutz dem Fabrikanten den kräftigsten Sporn zum Fleiße, zur Genügsamkeit, zur eifersüchtigen Beobachtung der Fortschritte im Auslande und zur Vervollkommnung. Nur mäßige Abgaben seien zulässig, bei denen der inländische Fabrikant eine hinreichende Prämie vor dem Ausländer voraus habe. Sie würden am gerechtesten von dem Luxus derjenigen, denen das inländische Fabrikat nicht genüge, erhoben. In diesem Sinne müsse der künftige preussische Tarif entworfen werden. —

Das Bündniß Preußens mit Rußland, die Kriegserklärung gegen Frankreich, die Nothwendigkeit die Staatskasse rasch und dauernd zu füllen, ließen Anfang 1813 diese Erwägungen zeitweilig wieder in den Hintergrund treten. Als am 20. März 1813 die preussischen Häfen der englischen Einfuhr geöffnet wurden, zog man auf der Stelle die Einführung eines Zolltarifs an der gesammten Ost- und Nordseeküste, dessen Einkünfte unter den Verbündeten getheilt werden sollten, in Erwägung.¹⁾

¹⁾ Denkschrift Stein's vom 16. März 1813 an den Zaren. Sybel, Histor. Zeitschrift. 1888. S. 295 ff.

Der Chef des preussischen Steuerwesens, Geheimer Staatsrath von Heydebreck, wurde mit der Durchführung, des Planes betraut, und am 15. April 1813 schuf derselbe zunächst in der Provinz Preußen den sogenannten „Kriegsimpost“. Kurz darauf setzte er in den inneren Provinzen auch alle früheren Verbote wieder in Kraft.¹⁾

Diese Schritte erregten bei den Kaufleuten der Ostseestädte und ihrem Gönner, dem Freiherrn von Schön, nicht weniger Erbitterung als in England, wo man auf die Eröffnung der preussischen Häfen bereits große Spekulationen machte. Am 14. Mai 1813 machte der preussische Gesandte in London, Baron von Jakobi-Kloest, der englischen Regierung Mittheilung von dem preussisch-russischen Bündnisse und forderte England zum Beitritt auf. Er entwarf gleichzeitig ein Bild von dem durch den Krieg verursachten Niedergange des preussischen Leinen- und Holzhandels, wies auf die Verluste der preussischen Rhederei durch die von England bewirkte Konfiskation einiger Hundert preussischer Schiffe hin und bat mit Rücksicht darauf um Zurücknahme der gegen Preußen gerichteten Zollmaßnahmen. Auch die durch finanzielle Noth bedingte Einführung des Kriegsimposts wurde England kund gethan.

Aber weit entfernt, auf die Nothlage Preußens einige Rücksicht zu nehmen, erklärte Lord Castlereagh dem Gesandten, daß England jede etwaige Konzession und Subsidienzahlung von vorheriger, bedingungsloser Aufhebung des neuen Zolles abhängig machen müsse. Als Antwort darauf machte man in Berlin geltend, daß vor 1806 die Einfuhr fast aller englischer Waaren in Preußen verboten gewesen, während sie jetzt, obwohl England sein Prohibitivsystem aufrecht erhalte, gegen mäßigen Zoll gestattet sei. Gleichzeitig wies man auf die England zu Gefallen geforderte Beseitigung des preussischen Getreideausfuhrzolles hin. Der Kriegsimpost komme überdies bei dem niederen Wechselkurs gar nicht in Betracht und falle gänzlich den Konjumenten zur Last. Sollte indessen England durchaus auf Aufhebung desselben bestehen, so sei man auch dazu bereit, wenn es den dadurch bedingten Einnahmefall von etwa 120000 Pfund zu decken bereit sei. In den binneländischen und Westprovinzen freilich müsse man der nothleidenden Industrie wegen den bestehenden Zoll aufrecht erhalten.

Aus politischen Gründen entschloß sich England schließlich doch, die Subsidien ohne bestimmte Bedingungen zu zahlen, wenn auch guten Theils in Verlust bringenden Wechseln, aber es hielt an seiner Beschwerde gegen den Kriegsimpost fest und ließ dieselbe noch im August erneuern. Gleichzeitig überboten sich Herr von Schön und die Kaufleute von Königsberg und Memel in Eingaben gegen den neuen Zoll und seinen Schöpfer, den Geheimen Staatsrath von Heydebreck. Auch der Chef des Gewerbedepartements, Staatsrath Sack, sprach wiederholt seine Ueberzeugung aus, daß eine gleichmäßige Zulassung englischer Waaren zu 8—12% Zoll in die Monarchie nichts Bedenkliches habe. Die Zufuhr fremder Industrieprodukte werde in Preußen nie bedeutend werden, da der Hauptkonjument,

¹⁾ Namroth: Geschichte der preussischen Staatsbesteuerung. I. 1890. S. 728 ff. Der Autor scheint nicht alles Aktenmaterial zu Gesicht bekommen zu haben.

die große Masse, mit den einheimischen Erzeugnissen zufrieden sei. Ueberdies leide England unter bedeutend höheren Löhnen. Höchstens die Thon- und Baumwollindustrie Preußens habe etwas mehr Schutz nöthig. Fürst Hardenberg bewahrte indessen trotz aller Vorstellungen Schöns, Scharnwebers, Hippels und Sacks Herrn von Heydebreck sein Vertrauen, hielt den einträglichen Zoll aufrecht und that sogar Schritte, denselben auch an der Nordsee nach Abzug der Franzosen einzuführen. Am 30. September 1813 erhielt Jacobi-Kloest aufs neue die Weisung, England mitzutheilen, daß man den Kriegsimpost nur gegen Ersatz des Ausfalles abzuschaffen im Stande sei, daß man aber zu einer allgemeinen Verständigung über die Handelsangelegenheit auf der Basis der Reciprocität gern die Hand biete. Bei seiner Anwesenheit in Chaumont, Anfang März 1814, trat Hardenberg selbst mit den Engländern in nähere Verhandlungen auf Grund eines vom neuen Chef des Gewerbe departements, Kunth, und vom Statistiker J. G. Hoffmann entworfeneu Planes. Er verlangte hauptsächlich Aufhebung der von England während des Krieges eingeführten Prohibitivzölle, Zollermäßigung für schlesische Leinwand und Holz, sowie Wüderung der Navigationsacte. Die Engländer lehnten diese Forderungen sämmtlich ab und setzten es durch, daß der Staatskanzler trotz dessen eine beträchtliche Ermäßigung des Kriegsimposts anordnete.

Um so mehr lag ihm nun die Einführung dieser Steuer an der ganzen Ost- und Nordseeküste am Herzen. Minister vom Stein¹⁾ wie auch Staatsrath Kunth traten lebhaft für diese Idee ein. Ersterer verlangte den Zoll in seiner Denkschrift vom 10. März für alle deutschen Grenzen unter gleichzeitiger Aufhebung aller Binnenzölle,²⁾ letzterer für die gesammte Küste von St. Petersburg bis Ostende.

Am 28. März 1814 ordnete Stein die Erhebung des Kriegszolles an der Küste von Ostfriesland bis an den Rhein und in den Hanse an; doch führten die letzteren ihn einfach nicht ein, und ebensowenig waren Hannover, Oldenburg, Mecklenburg und Dänemark dazu zu bewegen. Man mußte sich daher sehr bald wieder entschließen, ihn auch in Ostfriesland anzuheben. Am 16. Mai 1814 wurde auf die allgemeinen Klagen der Kaufleute hin der Kriegsimpost überhaupt abgeschafft und die Regelung des Zollwesens bis nach Abschluß des Friedens und Ordnung der deutschen Verhältnisse vertagt.

Der erste Versuch zu einem einheitlichen deutschen Zollsystem war damit gescheitert, und zwar eben so sehr in Folge der Uneinigkeit und des kurzfristigen Eigennutzes der deutschen Staaten als vermöge der Eifersucht des neidischen Auslandes.

¹⁾ Vergl. Leben Stein's. III. S. 558 ff.

²⁾ Denselben Gedanken enthält schon seine Denkschrift vom August 1813. Schmidt, Geschichte der deutschen Verfassungsfrage. S. 61.

2. Kapitel.

Mehr als je zuvor legten die traurigen Verhältnisse, welche sich während der Revolutionsjahre und der Napoleonischen Herrschaft herausgebildet hatten, den deutschen Staaten zu jener Zeit ein einheitliches, geschlossenes Vorgehen nahe. Ihre Industrie hatte nicht nur die überseeischen Märkte verloren sondern war auch in Europa mehr und mehr verdrängt worden, während sie selbst mit fremden Waaren überschwemmt wurden. Der schlesischen Leinwandweberei, damals eine der größten Industrien der Welt, hatte England einen tödtlichen Stoß versetzt, indem es durch Einführung eines unerschwinglichen Ein- und Durchfuhrzolles die Versendung der preussischen Leinen auf englischen Schiffen unmöglich machte, während es gleichzeitig alle preussischen Schiffe kaperte und später sie wenigstens aus seinen Kolonien anschoß. Nicht genug damit, erhöhte es auch in dem damals in seinen Besitz befindlichen holländischen Indien den Zoll für schlesische Gewebe auf 40%, und bedingte sich in Spanien und Portugal sowie deren überseeischen Besitzungen wichtige Privilegien für seine Erzeugnisse aus. Den Handel im Mittelmeer und nach Südamerika versperrte es den schutzlosen deutschen Schiffen mit Hilfe der seeräuberischen Barbarenstaaten Nordafrika's.¹⁾ Den von Alters her bestehenden Absatz von Holz und Getreide aus Ostpreußen nach den britischen Häfen schränkte es aufs äußerste durch hohe Zölle und vorzugsweise Begünstigung Canada's ein.

Zur gleichen Zeit sperrte Rußland durch den Tarif von 1810 seine gesammte Landgrenze. Dasselbe hatte Napoleon mit Frankreich gethan. Während des Befreiungskrieges war die letztere Donanenlinie gesprengt worden, aber kaum war Louis XVIII. aus Rußer gelangt, als er sie sofort wieder aufrichtete, zur größten Schädigung der eben befreiten Rheinlande und zur allgemeinen Erbitterung. „Es ist nur eine Stimme darüber,“ schrieb der Generalgouverneur vom Niederrhein, Staatsrath Sack, unterm 2. Juni 1814 an den Fürsten Hardenberg, „die Stimme der tiefsten Indignation gegen ein anmaßendes, eigennütziges und undankbares Volk, das mitten unter den Waffen Befreier und Besieger, selbst unter den Augen der erhabenen Monarchen, die es mit so unverdienter Großmuth behandeln und noch trunken von Freude sich erlößt und seine Existenz gesichert zu sehen, seinen Dank durch eine Maßregel bezeugt, die den Ruin der schon von Bonaparte ausgepreßten, benachbarten und entfernten Länder auch für die Zukunft zu Gunsten Frankreichs sichert.“ In ähnlicher Weise wie Frankreich schloß sich das kaum durch die Verbündeten befreite Holland mittelst hoher Zölle von Deutschland ab.

Den empfindlichsten Schaden von diesen handelspolitischen Maßregeln hatte unter den deutschen Staaten Preußen, sowohl in Folge seiner auf Export angewiesenen Industrie und Landwirtschaft als seiner geographisch

¹⁾ Schreiben Hardenbergs an Bülow. 30. Januar 1815.

ungünstigen Lage. Oesterreichs Industrie war weit geringer und besaß einen großen, gesicherten, inneren Markt neben dem Auswege nach dem Mittelmeere. Die deutschen Kleinstaaten litten gleichfalls weniger, da Großgewerbe bei ihnen keine Rolle spielte, und ihr Handel bei dem neuen Zustand sogar gewann.

Schon dieser Umstand hatte zur Folge, daß bei den österreichischen und kleinstaatlichen Diplomaten keinerlei Neigung zu gemeinsamen Retorsionsmaßregeln gegen das Ausland vorhanden war. Es kam dazu, daß wichtige Theile Deutschlands von fremden Regierungen beherrscht wurden, so Hannover von England, Schleswig-Holstein von Dänemark, Luxemburg von Holland. Die Zollverfassung cublich der einzelnen Landestheile war überall himmelweit verschieden, und Opferwilligkeit oder patriotischer Gemeinfinn gingen den meisten der Regierungen vollkommen ab. An allgemein europäische Maßnahmen, wie sie Finanzminister Graf Bülow gegen das undankbare Frankreich in Vorschlag brachte, war natürlich schon gar nicht zu denken. Man vertröstete daher zwar in Berlin die laut um Hilfe rufenden Leinenaufleute Schlesiens, die Holz- und Getreidehändler Preussens sowie die Seiden- und Tuchweber der Rheinlande auf die Verhandlungen am Wiener Kongresse, wo alle ihre Beschwerden zur Sprache kommen würden, aber die preussischen Staatsmänner setzten wohl selbst kaum große Erwartungen auf diese Besprechungen.

Die Hoffnung auf ein allgemeines, einheitliches, deutsches Zollsystem hatten sie wenigstens bereits bei Beginn derselben verloren.¹⁾ In seinem unterm 13. September 1814 an Metternich mitgetheilten Entwurfe zur deutschen Reichsverfassung, widmete Hardenberg dieser wichtigsten Frage nur noch die schüchternen Sätze²⁾: „Man soll suchen, allgemein nützliche Einrichtungen und Anordnungen zum Wohl des Ganzen herzustellen, als z. B. ein allgemeines Gesetzbuch, gleiches Münzwesen, eine zweckmäßige Regulirung der Zölle, des Postwesens, Beförderung und Erleichterung des Handels und wechselseitigen Verkehrs u.“³⁾ Und auch diese Sätze schwächte Oesterreich in seinem Gegengewurfe noch ab auf die Worte: „Für die Freiheit des Handels und Verkehrs, sowie der Schifffahrt im Innern des teutschen Bundes wird durch die Bundesgesetze gesorgt werden.“⁴⁾

Bei dieser Sachlage war es Pflicht der Selbsterhaltung für Preußen, auf eigene Maßregeln zu denken, um der Feindseligkeit der Nachbarländer wirksam entgegenzutreten. England gegenüber war man freilich aus politischen und finanziellen Rücksichten zunächst so gut wie machtlos, nachdem die oben erwähnten Verhandlungen und Maßnahmen erfolglos geblieben waren. Dafür erschien das Verhältniß zu anderen Ländern günstiger.

Dem Geheimen Staatsrath Sack, einem ebenso tüchtigen und euergeischen wie freilich auch eigenwilligen Beamten, welcher an die Spitze der

¹⁾ W. v. Humboldt sah schon im Dezember 1813 lediglich einen gemeinsamen Handelsvertrag aller deutschen Staaten ins Auge. Schmidt, Geschichte der deutschen Verfassungsfrage. S. 121.

²⁾ Klüber, Akten des Wiener Kongresses. I. 48.

³⁾ Umsonst betonte Stein dem gegenüber nochmals die Nothwendigkeit einer allgemeinen Regelung der Sache von Bundes wegen. Schmidt, S. 175.

⁴⁾ Klüber, II. 5.

provisorischen Verwaltung der Rheinlande gestellt war, lag vor allem Bekämpfung der französischen und holländischen Zölle am Herzen. Es herrschte nämlich dort, wo während der französischen Herrschaft bei dem kräftigen Schutze und dem großen Absatzmarke eine sehr große, auch technisch vollkommene Industrie entstanden war, in Folge des plötzlichen Verlustes aller Märkte eine schwere Krise. Man erwartete Abhilfe von der Einführung eines provisorischen Zolltarifs an der Westgrenze. In Berlin wollte man sich dazu nicht entschließen, sondern begnügte sich, durch den Gesandten Grafen von der Goltz in Paris Vorstellungen zu erheben und mit Repressalien zu drohen. Damit wurde weiter nichts erreicht, als daß Frankreich nach langem Zaudern von einer Nachverzollung der vor definitiver Abtretung der Rheinlande von dort nach Frankreich gesandten Waaren ablah. Man zog daher schließlich Kampfszölle in Erwägung, doch versprachen sich die Geheimiräthe Hoffmann und Jordan höchstens von einer Weinzollerhöhung und auch davon nur geringen Nutzen. Ueberdies hielten sie die vorherige Befragung von Sachverständigen für nöthig.¹⁾

Das ging Sack zu langsam. Gestützt auf eine allgemeine Ermächtigung des Finanzministers, in Zollsachen eine provisorische Regelung vorzunehmen, führte er ganz einfach auf eigene Faust einen hohen Tarif an der Westgrenze ein, und sandte einen Zollbeamten Bernard, einen begabten, aber angeblich nicht sehr zuverlässigen Mann nach Brüssel, welcher unterm 10. Oktober 1814 einen Handelsvertrag mit dem Generalgouvernement von Belgien auf Grund jenes Tarifes abschloß. Ohne auch nur ein Wort in Berlin zu melden, veröffentlichte er später den Vertrag im Journal des Nieder- und Mittel-Rheins.²⁾

Erst durch die Klagen rheinischer und westfälischer Kaufleute gelangte die Kunde von dieser Maßregel nach Berlin, und Sack wurde zum Berichte aufgefordert. Er antwortete mit einer ansüßlichen Darlegung der völlig anarchischen Verhältnisse in den Rheinlanden und der Finanznoth der Verwaltung, welche schleunige Maßregeln nothwendig machten. Hardenberg ließ es daher anfänglich auch bei einem leichten Tadel über seine Willkür bewenden und wollte auf Vorschlag des Geheimen Legationsraths Jordan den Tarif einstweilen bestehen lassen. Aber Hoffmann und Graf Wälow erhoben laute Anklagen gegen Sack. Der Tarif sei unglaublich leichtfertig, systemlos und ganz im Sinne der veralteten Ideen gearbeitet. Ueberdies habe er durch den eigenmächtigen Vertragschluß seine Vollmacht weit überschritten, es fehle nur noch, daß er sich anmaße den Krieg zu erklären. Sack erhielt daher im Dezember 1814 eine scharfe Rüge wegen

¹⁾ Hoffmann war überhaupt der Ansicht, daß in der Sache selbst wenig zu thun sei. Die rheinische Industrie verdante ihre Blüthe dem französischen Marke, der ihr offen stand, als diese Provinzen zu Frankreich gehörten. Dieser Zustand sei nun für immer vorbei und Frankreich habe nur sein längst vor der Revolution bestehendes System wieder eingeführt. Doch müsse man immerhin etwas für die öffentliche Meinung thun. „Der Fabrikant ist einmal an die Erzeugung einer besonderen Theilnahme der Regierung gewöhnt, obwohl dieselbe ihm in den meisten Fällen mehr geschadet als genützt hat.“ Nach Friedensschluß solle man Deputirte der Fabriksstädte berufen und vor dem Gewerbe departement vernehmen. „Es ist den Menschen ein großer Trost, wenn man ihre Klagen mit Theilnahme anhört und die Riffion wird nicht ohne Erfolg sein, da man hier wohl Mittel hat, ihre Ansichten zu erweitern und zu berichtigen.“

²⁾ Siehe Anlage I.

seines „beispiellosen“ Verfahrens und Befehl, den Zolltarif und Vertrag zu suspendiren. Es wurde ihm auch ein eigener Leiter des Zollwesens zur Seite gestellt. Doch scheinen trotz alledem die zweifellos willkürlichen aber praktischen Maßregeln Sachs in Kraft geblieben zu sein, da eben in Güte von der französischen Regierung, auch nach der zweiten Niederwerfung Napoleons, trotz der Unterstützung des russischen Gesandten nichts zu erreichen war.¹⁾

Erfolglos blieben auch die mit Spanien und Portugal im Laufe des Jahres 1814 angeknüpften Verhandlungen. Der im Sommer 1814 nach Madrid abgehende Gesandte Freiherr von Werther hatte den Auftrag, eine Gleichstellung Preußens mit England und insbesondere Begünstigung des Leinwandhandels durchzusetzen. Doch schon am 28. September meldete er, daß bei der Verrottung der spanischen Verhältnisse kaum ein Erfolg zu erwarten sei. Man betrachte das Zollwesen lediglich vom finanziellen Standpunkte und hüte eben darum ängstlich das Monopol des Handels mit den Kolonien. Ohne Angebot von Tarifvortheilen für spanischen Kakao, Wein, Del, Früchte u. dergl. sei überhaupt nichts zu erwarten. Am vortheilhaftesten würde für Deutschland Abfall der spanischen Kolonien in Südamerika sein. Im Laufe der Besprechungen verlangte später Spanien von Preußen Herabsetzung des Zolls für seine Weine. Daraus wollte man aber in Berlin nicht eingehen. Der preussische Weinzoll sei ohnehin niedrig. Man verlangte und bot lediglich Meistbegünstigung, was wiederum in Spanien keinen Anklang fand.

Mit Portugal knüpfte Hardenberg selbst in Wien Verhandlungen an. Der portugiesische Gesandte Lobo de Silveira theilte ihm mit, daß seine Regierung geneigt sei, gegen Zollbegünstigung ihrer Bodenerzeugnisse ihre und Brasiliens Häfen dem preussischen Handel zu öffnen. Der preussische Staatskanzler beauftragte darauf die Geheimräthe Vegaelin und Jordan mit dem Portugiesen weitere Besprechungen zu führen. Man verhehlte sich nicht, daß zur Zeit bei dem Mangel an Kapital im preussischen Handelsstande und dem Vorsprunge Englands schwerlich an direkten preussischen Handel mit Portugal zu denken sei, auch zeigte sich bald, daß der portugiesische Gesandte keine Vollmacht zur Gewährung besonderer Vortheile an Preußen besaß. Doch vereinbarte man trotz dessen am 29. Mai 1815 in Wien einen Präliminarvertrag, welcher der portugiesischen Regierung zur Genehmigung vorgelegt wurde. Es war darin außer gegenseitiger Meistbegünstigung eine erhebliche Herabsetzung der portugiesischen Zölle und Schiffsahrtsgebühren gegen Ermäßigung des preussischen Weinzolls um 6 Tlhr. für den Erhbst ausgemacht. Allerdings blieb Preußen dabei noch immer gegen England im Nachtheil. Selbst dieser Vertrag wurde indessen von Portugal nicht ratificirt.

Auch hinsichtlich der Erschwerung des preussischen Seehandels durch die afrikanischen Raubstaaten machte die preussische Regierung Versuche, sich selbst zu helfen. Von 1803—1806 hatte man jedesmal, wenn ein preussisches Schiff ins Mittelmeer ging, demselben einen Kapitain-Firman

¹⁾ Der Vertrag wurde später von Belgien aufgehoben. Einige Bemerkungen über die Richtigkeit der Fabriken und Manufakturen. Nachen 1818. S. 86. 87.

von der Pforte erwirkt, was angeblich damals einen gewissen Schutz gewährte. Dann hatte England durch Sperrung aller Meere den Seehandel überhaupt unterbunden. 1814 faßten nun einzelne preussische Schiffe neuen Muth und ließen nach den spanischen Gewässern aus. Sofort aber erschienen auch die afrikanischen Kaper, nahmen mehrere Schiffe und blockirten ein anderes im Hafen von Oporto. Die Rheder baten um Hilfe für dasselbe. Man wandte sich an England; das aber lehnte ein Eingreifen ab, da es sonst seine Beziehungen zu den Barbaren ver schlechtern würde und rieth, man solle doch in Zukunft einfach die Schiffe gegen die Kaper versichern, was 3—5% koste. Man bat daher Schweden, welches mit den Barbaren im Vertragsverhältniß stand, um Hilfe. Dieses war auch gern bereit, preussische Schiffe zu schützen, verlangte dafür aber eine Unterstützung zur Vergrößerung seiner Kriegsflotte. Zum Abschlusse eigener Verträge mit den Afrikanern wollte sich Hardenberg nicht entschließen. Nach der Ansicht seiner Rathgeber waren jene Staaten überaus treulos. Wenn nicht gleichzeitig eine wirksame Kontrolle durch Kriegsschiffe stattfinde, würde ein Abkommen doch nicht gehalten werden. Ueberdies dürften die Verträge mehr kosten, als die Schifffahrt Preußen einbringe und endlich würde England sicher die Sache hintertreiben. Ein ferneres Einwirken durch die Pforte erkannte man als nutzlos. Unter solchen Umständen schien Hardenberg eine Verständigung mit Schweden als das Beste. Um einen Maßstab zu besitzen, zog man zunächst bei verschiedenen Staaten Erkundigungen über die Kosten der Verträge ein. —

In handelspolitischer Beziehung blieb der Wiener Kongreß ganz unfruchtbar. Ja, Preußens Lage wurde in mancher Beziehung durch die Beschlüsse jener Versammlung noch verschlechtert, indem es seine einzige direkte Verbindung mit der Nordsee, Ostfriesland und den Hafen von Emden, verlor, wofür es freilich eine größere Abrundung seiner anderen Besitzungen erreichte. Der Gedanke einer deutschen Zolleinheit, der schon im Dezember 1814 stark abgeschwächt war, trat, je mehr sich die Verhältnisse der Einzelstaaten beseftigten, noch weiter zurück. Auf Preußens und Oesterreichs Antrag wurde die Gesetzgebung über Zölle, Münzen, Postwesen &c. der Kompetenz des Zweiten Rathes überwiesen.¹⁾ Im späteren österreichischen Entwurfe der Bundesverfassung vom Mai 1815 wurde die ganze Angelegenheit im Artikel 19 mit den Worten abgethan: „Es bleibt vorbehalten, auf dem Bundestage für die Freiheit des Handels und der Schifffahrt und andere auf gemeinsame Wohlfahrt sich beziehende Angelegenheiten, zweckmäßige Anordnungen zu treffen.“²⁾ Damit wäre die Sache ad calendas graecas vertagt gewesen. Man entschloß sich daher schließlich wenigstens einen Termin anzugeben, wofür man aber den Gegenstand der Verathung noch weiter einschränkte. So entstand Artikel 17 des Metternichschen Entwurfs vom 23. Mai 1815, welcher Preußens Beifall fand: „Die Bundesglieder behalten sich vor, auf der ersten Bundesversammlung für die Freiheit des Handels und Verkehrs zwischen den teutschen Staaten, sowie für die Schifffahrt (nach den auf dem Kongreß in Wien

¹⁾ Klüber II. 188. 194.

²⁾ Eben dort II. 314.

festgesetzten Grundsätzen) auch andere auf die gemeinsame Wohlfahrt Bezug habende Angelegenheiten, die zweckmäßigsten Anordnungen zu treffen.“¹⁾ Auch das ging Bayern noch zu weit. Es beantragte den letzten Satz²⁾ zu streichen und durch die Worte zu ersetzen: „in Berathung zu treten, soweit es nur die bestehenden Verhältnisse gestatten und keine jura singulorum gekränkt werden. Beschlüsse darüber können indeß nur durch allgemeine Einstimmung aller Mitglieder des Bundes zu Stande kommen.“ Die Nummer des Artikels erfuhr in der Folge noch eine zweimalige Aenderung, es wurden auch noch hinter das Wort Bundesversammlung die nähere Bezeichnung „in Frankfurt“ eingeschlossen und einige redaktionelle Aenderungen gemacht, doch findet sich der österreichisch-bayerische Entwurf in allen wesentlichen Punkten im Artikel 19 der Wiener Bundesakte wieder:³⁾ „Die Bundesglieder behalten sich vor, bey der ersten Zusammenkunft der Bundesversammlung in Frankfurt, wegen des Handels und Verkehrs zwischen den verschiedenen Bundesstaaten, so wie wegen der Schifffahrt, nach Anleitung der auf dem Kongresse zu Wien angenommenen Grundsätze in Berathung zu treten.“

Auch die zweite von den Verhältnissen gebotene Gelegenheit, eine wirtschaftliche Einigung der deutschen Bundesstaaten herbeizuführen, verstrich somit ungenützt. Den deutschen Staatsmännern fehlte noch das Verständniß für die Wichtigkeit eines einheitlichen großen Wirtschaftsgebietes und sie waren nicht geneigt, diesem Zwecke zu Liebe auch nur das kleinste Opfer zu bringen. Das alte Chaos blieb bestehen.

3. Kapitel.

Das einzige handelspolitische Ergebniß der Wiener Verhandlungen war für Preußen die Anbahnung besserer wirthschaftlicher Beziehungen zu Rußland. Durch das Manifest vom 19./31. Dezember 1810 hatte sich Alexander I. von dem Napoleonischen Kontinentalsystem losgesagt und Rußland durch ein rigoroses Verbotssystem von der übrigen Welt abgetrennt.⁴⁾ Schutz Hebung der noch in den Bindeln liegenden Industrie waren fast alle fremden Fabrikzeugnisse verboten und auch der schwinnghaft betriebene Transithandel mit preussischen Tuchen nach China untersagt worden. Der Grenzverkehr war, um die unzuverlässigen russischen Zollbeamten besser überwachen zu können, auf nur wenige Punkte beschränkt. An der ganzen 150 deutsche Meilen langen Grenze von Memel bis zur Donau wurden nur drei Zollämter belassen: Polangen bei Memel, Radziwilow bei Brody

¹⁾ Klüber II. 322.

²⁾ Ebendort II. 369.

³⁾ Ebendort II. 492. 536.

⁴⁾ Siehe für die Zeit bis 1817: Bernhards, Geschichte Rußlands, Leipzig 1877, III. S. 626 ff., welcher ebenfalls die Akten benützt hat.

und Dubosary am Dniestr. Auch die russischen Seehäfen wurden bis auf acht dem Einfuhrhandel gesperrt. Zwischen Polen und Litthauen gab es kein einziges Zollamt. Alexander wollte jeden Verkehr mit Polen, dem französischen Vasallenstaate, und seinem Reiche unmöglich machen. Dagegen war der polnische Tarif, welcher unter französischem Einfluß entstanden war, ziemlich liberal, er verbot englische Produkte und traf die Kolonialwaaren höher als Industrieerzeugnisse. Zu Klagen Anlaß gab hier für Preußen eigentlich nur die besondere Begünstigung sächsischer Tuche.

Obwohl der Schmuggel nach Rußland Dank der Thätigkeit der polnischen Juden blühte, litt die ohnehin so schwer durch die Kriegsergebnisse geschädigte preussische Industrie ganz erheblich unter dem russischen Verbotssystem und besonders die Leinenweberei und die Tuchfabrikation bestürmten den König Friedrich Wilhelm mit Klagen. Aber alle Beschwerden in Petersburg blieben erfolglos, und selbst als der Zar Anfang 1813 das Bündniß mit Preußen brauchte, ertheilte er dem König auf seine Vorstellungen gegen das Prohibitivsystem ausweichende Antworten. Das Einzige, was zu erreichen war, war die Aufhebung der Begünstigung des sächsischen Tuches in Polen.

Bei den Verhandlungen am Kongresse in Wien traten die handelspolitischen Sachen so sehr in den Hintergrund gegen die politischen, daß wahrscheinlich auch diese Angelegenheit unberührt geblieben wäre, wenn nicht die Polen den Moment für günstig erachtet hätten, um für ihre Zwecke etwas zu erreichen. Fürst Adam Czartoryski, welcher auf den Zaren bestimmenden Einfluß gewonnen hatte, bewog diesen, eine Art wirthschaftlicher Wiederherstellung des alten polnischen Reichs anzubahnen und zu diesem Zwecke mit Oesterreich und Preußen Verträge abzuschließen. Am 3. Mai 1815 wurden dieselben nach sehr kurzer Berathung unterzeichnet, offenbar ohne daß die beteiligten russischen und preussischen Staatsmänner die volle Tragweite dieses polnischen Meisterstücks überschauten.

Der preussisch-russische Vertrag enthält in den Artikeln 22—30 Bestimmungen über Handel und Schiffahrt zwischen den polnischen Landestheilen, deren genaue Durchführung eine Abtrennung Polens von der preussischen Monarchie bedingt hätte.¹⁾ Oesterreich war vorsichtiger ge-

¹⁾ Martens, Recueil des traités. Petersburg 1876. III. S. 343 ff.

Article XXII.

La navigation de tous les fleuves et canaux de toutes les parties de l'ancienne Pologne (année 1772) dans toute leur étendue, jusqu'à leur embouchure, tant en descendant qu'en remontant, que ces fleuves soient navigables actuellement ou qu'on les rende tels à l'avenir, ainsi que sur les canaux qui pourroient être entrepris, sera libre de telle sorte, qu' elle ne puisse être interdite à aucun des habitans des provinces Polonoises qui se trouvent sous les Gouvernemens Russe ou Prussien.

Les mêmes principes établis en faveur des sujets des deux hautes Puissances seront appliqués à la fréquentation des ports par les dits sujets: bien entendu qu'il ne s'agit ici que des ports où ils peuvent arriver au moyen de la navigation des fleuves, canaux et rivières en question, ou au moyen de celle du Haff pour l'entrée de celui de Königsberg.

Art. XXIII.

Le droit de halage et d'attéragé sur les rives des fleuves, les bords des

weisen und hatte nur die Artikel 22, 23, 24, und auch sie nur abgeschwächt, in seine Uebereinkunft aufgenommen und hinsichtlich des Handels nur all-

rivières et canaux, sera commun à tous les sujets en question. Les bateliers seront assujettis néanmoins aux réglemens de police concernant la pratique de la navigation intérieure.

Art. XXIV.

Pour assurer davantage encore la liberté de la navigation et son activité, pour en écarter toute entrave pour l'avenir, les deux hautes Parties contractantes sont convenues de n'établir qu'une seule espèce de droit de navigation, portant sur la capacité, le jaugeage du vaisseau ou sur les poids de son chargement.

Il sera nommé de part et d'autre des Commissaires pour régler ce droit qui sera porté à un taux très modéré, uniquement destiné à entretenir les fleuves et les canaux en question dans un état navigable. Ce droit, une fois approuvé par les deux Cours, ne pourra plus être changé que d'un commun accord. Il en sera de même à l'égard des bureaux à déterminer pour la perception de ces mêmes droits. Le péage établi de cette manière sera perçu sur le territoire de chacune des deux Puissances contractantes pour le compte respectif de chacune d'Elles.

Si l'une des deux Puissances contractantes cependant faisoit à ses frais l'établissement d'un nouveau canal, les sujets de S. M. Prussienne ne pourront jamais être assujettis à des droits de navigation plus élevés que ceux de S. M. l'Empereur de toutes les Russies. La réciprocité sera entière à cet égard.

Art. XXV.

En conséquence du principe admis dans l'article précédent, tous les droits onéreux quelconques d'entrepôt, de romprecharge, d'étape, de non-allège et autres de pareille nature, qui pourroient avoir existé contrairement à la liberté de la navigation des fleuves, rivières et canaux en question dans toute leur étendue, seront abolis à jamais.

Art. XXVI.

Quant aux droits ou privilèges de quelques villes et leur ports, qui pourroient donner atteinte aux droits de propriété, et qui seroient par conséquent en contradiction avec les principes réciproquement adoptés, il a été convenu, qu'ils seroient examinés par une Commission composée de Commissaires des deux Cours, pour convenir des abolitions nécessaires, et pour procurer ainsi au commerce la liberté et l'activité nécessaires à sa prospérité.

Les Commissaires à déléguer pour cet objet seront nommés incessamment, et leur travail devra être terminé, vu et approuvé au plus tard six mois après la date de la ratification du présent Traité.

Art. XXVII.

Il sera libre à chacune des deux Puissances, d'établir chez l'autre des Consuls ou des Agens de commerce, à condition néanmoins qu'ils se feront reconnoître d'après les formes usitées.

Art. XXVIII.

Afin d'activer autant que possible la culture dans toutes les parties de l'ancienne Pologne, d'exciter l'industrie des habitans, de consolider leur prospérité, les deux hautes Parties contractantes, pour ne laisser aucun doute sur leurs vnes bienfaisantes et paternelles à cet égard, sont convenues de permettre à l'avenir et pour toujours entre toutes leurs provinces Polonoises (à dater de 1772) la circulation la plus illimitée de toutes les productions et produits du sol et de l'industrie de ces mêmes provinces. Les Commissaires nommés pour les arrangemens à faire, conformément aux stipulations de l'article XXVI, seront chargés également de convenir, dans le terme indiqué de six mois, d'un tarif, d'après lequel sera payé le droit d'entrée et de sortie de toutes les productions de la nature, du sol, des manufactures et des fabriques des provinces mentionnées; ce droit ne pourra pas excéder dix pour cent de la valeur de la marchandise au lieu de son expédition. S'il convenoit aux deux Cours d'établir un droit sur l'importation réciproque des grains, il

gemein eine Verständigung in Aussicht gestellt. Das Wesentlichste für die Polen bei der Sache war, jedenfalls zu verhindern, daß das von Alexander geplante Königreich Polen in die russische Zollgrenze eingeschlossen werde und ferner das polnische Nationalgefühl auch in den an Preußen und Oesterreich gefallenen Landestheilen sowie in Litthauen lebendig zu erhalten. In Berlin dagegen gab man sich offenbar der Hoffnung hin, durch den Vertrag eine Handhabe gewonnen zu haben, um in das russische Prohibitivsystem eine Bresche zu legen. —

Man ging daher im guten Glauben sogleich eifrig an die Ausführung der Vereinbarung und sandte noch im Herbst 1815 den Regierungsdirektor von Leipziger und den Regierungsrath Semler, einen tüchtigen Beamten, als Kommissare nach Warschau, um den Tarif für Grenzverkehr, Transithandel und Schifffahrt festzustellen. In der ihnen mitgegebenen, im Finanzministerium entworfenen Instruktion erklärte man sich bereit, die polnische Schifffahrt auf Memel, Weichsel, Warthe und Nebenflüssen, sowie auf dem Bromberger Kanal der preussischen völlig gleichzustellen. Man versprach alle Stapelrechte und Privilegien in den ehemals polnischen Ostseehäfen abzulösen oder aufzuheben und die Polen dort ebenso wie die eigenen Unterthanen zum Handel zuzulassen. Es sollte ihnen freistehen, dort das Bürgerrecht zu erwerben und selbst Geschäfte mit dem Auslande zu treiben oder sich der Vermittlung der ansässigen Kaufleute zu bedienen. Auch zur Festsetzung eines sehr niedrigen Grenzzolls war man bereit, doch verlangte man, um freie Hand für das geplante allgemeine preussische Zollsystem zu behalten und um nicht gezwungen zu sein, Polen von der übrigen Monarchie durch eine Zolllinie zu trennen, das Recht zur Erhebung einer Konsumtionssteuer neben dem Zoll. Den Transitzoll erbot man sich auf 2% zu bemessen, falls Rußland dafür den Tuchtransit nach Asien wiederum gestatte. Endlich stellte man es ins Belieben der russischen Regierung, den Vertrag auf das neue Königreich Polen allein zu beschränken, statt ihn, wie die

sera réglé sur le taux le moins onéreux par les mêmes Commissaires, selon les instructions qui leur seront données. Pour obvier que des étrangers ne profitent des arrangements pris en faveur des provinces citées, il est arrêté, que tous les articles, produits de ces dernières, qui passeront d'un Gouvernement dans l'autre, seront accompagnés d'un certificat d'origine, sans quoi ils n'entreront pas. A défaut de celui du Consul, s'il se trouvoit trop éloigné, celui du Magistrat du lieu sera admis.

Art. XXIX.

Quant au commerce de transit, il sera parfaitement libre dans toutes les parties de l'ancienne Pologne. Il sera soumis au péage le plus modéré. La même Commission, indiquée aux articles XXVI et XXVIII, déterminera le mode d'après lequel cette valeur devra être constatée, et avisera aux moyens les plus sûrs pour éviter toute espèce de retard dans les expéditions aux douanes, ou d'autres vexations de quelque nature qu'elles puissent être.

Art. XXX.

Les stipulations arrêtées dans les articles cidessus, relatifs au commerce et à la navigation, ne pourront point souffrir d'application partielle. En conséquence, jusqu'à l'époque (qui ne pourra point passer le terme de six mois) où la Commission mentionnée aura terminé son travail, la navigation continuera sur le pied où elle se trouvoit dans les derniers temps. A l'égard du commerce d'importation, chacun des deux Gouvernemens adoptera pendant cette époque intermédiaire, les mesures qu'il jugera convenables.

Polen es wünschten und es für Preußen vortheilhafter war, auch auf Litthauen auszubehnen.

Mehr guten Willen und Entgegenkommen, als in dieser Instruktion ausgesprochen sind, konnte eine Regierung schwerlich beweisen. Trotz dessen sießen die Kommissare auf Schwierigkeiten aller Art. Die Polen zeigten sich so übermüthig und uerjättlich wie möglich. Sie verlangten, daß auch die Oder in den Kreis der ihnen zu eröffnenden Flüsse gezogen werde, bestanden besonders auf dem Rechte, polnische Agenten in den preussischen Häfen zu unterhalten, und forchten die preussische Souveränität über Danzig an. Dazu beanspruchten sie den Bezug aller fremden Waaren über Preußen gegen nur 2% Transitzoll als natürliches Recht. Gegen letzteres erklärte sich das preussische Finanzministerium. Sonst war man in Berlin zu jeder möglichen Konzession bereit, wenn nur auch Rußland einiges Entgegenkommen bewiese. Aber davon war keine Rede. Abgesehen davon, daß der Zar den Gedanken, Litthauen zu Polen zu schlagen, gänzlich fallen ließ, dehnte er, gegen die Wiener Zusagen, das Pferdeausfuhrverbot auf Polen aus und führte dort das Salz- und Tabakmonopol ein. Auch war inzwischen an der polnischen Grenze der 1816 nur wenig gemilderte russische Zolltarif in Wirksamkeit gesetzt worden, während die Einfuhr zur See in den russischen Häfen auf Betreiben einzelner Kaufleute weit milder behandelt wurde. Die russischen Beamten, an ihrer Spitze der Finanzminister Guriew, wünschten Polen in das allgemeine russische Prohibitivzollsystem einzubeziehen und jede wirthschaftliche Selbständigkeit des Königreichs unmöglich zu machen.

Nur der Senator Nowossilzow, ein Günstling des Zaren, war anderer Ansicht, wengleich er die Hoffnungen und Bestrebungen der Polen nicht theilte. In seinen Augen war das Prohibitivsystem verderblich für Rußland. Er hoffte durch Einführung mäßiger Zölle in Polen günstige Erfolge zu erzielen, damit den Zaren von der Richtigkeit seiner Ansicht zu überzeugen und ihn dann für Abschaffung des übertriebenen Zollschutzes im ganzen Reiche zu gewinnen. Außerdem lag ihm das Interesse Polens am Herzen. Er widmete daher der Verhandlung warme Aufmerksamkeit und suchte nach Kräften die scharf hervortretenden Gegensätze zu verjöhnen. Leider mit wenig Erfolg. —

Man war noch weit von einem Ausgleich entfernt, als im Herbst 1816 der Zar selbst Warschau besuchte. Hardenberg wollte diese Gelegenheit benutzen und sandte den Geheimen Legationsrath Jordan mit vermittelnden Vorschlägen nach der polnischen Hauptstadt. Aber auch dieser Schritt war umsonst. Der Zar wollte weder irgend eine der vertragswidrigen Maßregeln zurücknehmen noch eine seiner Forderungen ermäßigen. Ueberdies hatte er sich jetzt auch noch den preussischen Vorschlag wegen der Verbrauchsabgaben angeeignet und beanspruchte das Recht, dieselben ganz nach Belieben zu fixiren! Auf Jordan's Vorstellungen erfolgte am 17. October lediglich die private Zusage des Begleiters des Zaren, des Grafen Kapodistrias, daß nach Abschluß des Vertrags Rußland den preussischen Leinen, Tüchern und Lederwaaren Einlaß zum Satze des neuen Tarifs (ohne Konsumabgaben) und bei späteren Tarifänderungen 10% Rabatt von den Verbrauchssteuern ertheilen werde.

Jordan sah unter solchen Umständen die Sache als hoffnungslos an, und auch Leipziger und Semler verzagten. „Wie gesagt, man will den einzigen Punkt,“ berichteten sie am 19. Oktober, „bei welchem Preußen durch einen weniger kostbaren Absatz seiner polnischen Fabrikate einen unverhältnißmäßig geringen Vortheil finden kann, uns auch vereiteln und sich gänzliche Freiheit sichern, zu thun, was dem russischen Finanz- und Handelsminister gefällt. Man giebt uns zu, daß auf unser Tuch, Leinwand und Leder im jetzigen Königreich Polen keine Konsumtionsabgabe dermalen liege, man unterschreibt bereitwillig, daß der neue russische Tarif für die russisch-polnischen Provinzen lediglich eine interimistische Maßregel sei, wie sie der Artikel 30 des Wiener Traktats jeder der beiden Regierungen bis zum Abschluß der hiesigen Commerz-Verhandlungen frei läßt; aber aus allem dem soll es uns nicht erlanbt sein, irgend eine Consequenz zu ziehen, sondern man nennt dies *désiances déplacées*, und weist uns mit schönsten Phrasen auf die *bonne foi* der russischen Regierung an, die uns sicherstelle, daß ohne Noth von der Reservation, beliebige Consumtionssteuern von unseren polnischen Fabrikaten besonders zu erheben, gewiß nicht Gebrauch gemacht werden würde.

Wie wenig es auch Preußens Sache ist, hinsichts dieses Gegenstandes Rußland Propositionen zu machen, wie sehr es auch in die Augen springt, daß die russische Regierung, wollte man wirklich ihre *bonne foi* zur besten *foi* steigern, gerade deshalb sich veranlaßt sehen müßte, sich zu beeilen, uns irgend billige Propositionen zu machen, so haben wir doch nichts von der Art auch nur im Entferntesten angenommen, ja es sind aus reinem Eifer, die Verhandlung zu beendigen, preussischerseits durch Herrn Geh. Legationsrath von Jordan Propositionen von einer Billigkeit gemacht worden, wovon wohl in ähnlichen Fällen gar kein Beispiel aufzufinden ist.“

In der That hatte Preußen wirklich den russischen Vorschlag angenommen und verlangte nur eine Erhöhung der Transitzölle, gemäß den in Berlin bereits von Maassen für den allgemeinen Tarif in's Auge gefaßten Normen, weil es sonst zu großen Ausfall erleide. Aber die Polen und Kapodistrias bestanden auf den 2^o/_o, verweigerten dabei die Formulirung ihres Zugeständnisses und verwiesen deshalb auf diplomatische Verständigung der Kabinete. Bei der Unerfättlichkeit der Polen und der Ausichtslosigkeit weiterer Besprechungen in Warschau erschien das letztere allerdings auch den Preußen als das Beste.

Ein solcher Schritt widersprach aber ganz und gar den Absichten des Senators Nowoissilow, welcher die Angelegenheit um jeden Preis in der Hand behalten wollte. Er formulirte daher in aller Eile die streitigen Punkte und bewog durch die Drohung sofortigen Abbruchs der Verhandlung Leipziger, mit ihm am 15. und 16. November drei Verträge zu unterzeichnen. Die Ober war danach den Polen geöffnet und die Erneuerung von Agenten und Konsulu in den Ostseestädten wurde ihnen zugestanden. Die Festsetzung der Zölle war hingegen offen gelassen. Semler hatte es abgelehnt, dieses Abkommen zu unterschreiben.

In Berlin hatte man indessen ahnungslos nach der Rückkehr Jordan's eine Note entworfen, worin einige Zugeständnisse in den Durchfuhrzöllen, Festlegung der Zölle für Leinen, Tuche und Leder, Aufhebung

der Sperre und des Tabakmonopols, sowie Einbeziehung von Ostpreußen in den Vertrag verlangt wurden, und am 19. November nach Petersburg abgesandt. Kurz darauf traf Leipziger in Berlin ein, um sein Werk zu vertreten.

So überrascht man auch durch sein Verhalten war, wollte man doch den Vertrag nicht ohne Weiteres ablehnen. Auf Grund der Erläuterungen Leipzigers erachtete man denselben sogar für nicht unvortheilhaft. Nur die daraus für Polen sich ergebende freie Einfuhr von Salz über die Litsee hielt man für unannehmbar, da sie die Durchführung des preussischen Salzmonopols gefährdete und Herr von Schön wollte von der Zulassung polnischer Agenten nichts wissen, um der polnischen Agitation keine Handhabe zu bieten. Wegen dieser beiden Punkte wurden daher in Petersburg und Warschau Vorstellungen erhoben. Doch weder hierauf noch auf die Note vom 19. November erfolgte eine Antwort. Semler kam immer mehr zu der Ueberzeugung, daß der betretene Weg nie zum Ziele führe und schlug am 8. Februar 1817 dem Ministerium vor, den ganzen Vertrag fallen zu lassen und Rußland folgende Abkunft anzubieten: Rußland verpflichtet, jede nicht verbotene Waare des ganzen preussischen Staates zu Lande und zur See zum gleichen Zoll nach einer bestimmten Normal-schätzung, nicht nach einer willkürlichen Schätzung der Zöllner, einzulassen; dafür verpflichtet sich Preußen, die russisch-polnischen Provinzen hinsichtlich des Transits und der Schifffahrt ganz nach Maßgabe der in Warschau gemachten Zugeständnisse zu behandeln. „Rußland würde gern zu einem solchen äußersten Falls vorzuschlagenden Arrangement die Hände bieten, dessen Einfachheit und Ausdehnung auf das Ganze des Preussischen Staats eben so viel Gründe zu seiner Empfehlung für Preußen sind. Rußland bliebe alsdann ganz frei, ein Zollsystem nach seinem Bedürfnis aufzustellen, während durch ein Arrangement, wie das vorerwähnte, alles erreicht sein dürfte, was für das Ganze des Preussischen Staats in Absicht der seit 1810 gestörten Handelsverhältnisse seiner Bewohner mit dem Russischen Reich zu wünschen sein mögte. Von einem in commerzieller Hinsicht hergestellten alten Polen von 1772 wäre freilich alsdann nicht weiter die Rede und dies mögte wohl am Ende in jeder Beziehung das Beste sein, da die Erfahrung schon jetzt deutlich ergeben, daß am wenigsten Rußland diese Restauration ernstlich und mit Effect durchzuführen Willens gewesen ist.“

Ehe man in Berlin über einen solchen Schritt schlüssig wurde, erfolgte eine neue Ueberraschung. Unterm 6. Februar (russ. St.) 1817 ratificirte der Zar, ohne auch nur mit dem preussischen Gesandten General von Schöler Rücksprache zu nehmen und ohne der von Kapodistrias gemachten Verprechungen zu erwähnen, plötzlich die sämmtlichen zu Warschau abgeschlossenen Konventionen¹⁾. In einem persönlichen Briefe gab er dem König davon Kenntniß und verlangte von ihm Genehmigung des Vertrags als ein Zeichen seiner Freundschaft²⁾. Die Ausdehnung des

¹⁾ Siehe Anlage II.

²⁾ Gerabezu umgekehrt stellt Professor F. von Martens in dem offiziellen Recueil des traités, Band VII S. 329 die Sache dar. Darnach hätte der Zar mit der Rati-

Vertrags auf Litthauen wurde von den Beschlüssen einer Kommission abhängig gemacht und nur der Tuchhandel nach China wieder erlaubt.

Das ging dem König Friedrich Wilhelm doch zu weit. Er antwortete dem Zaren ablehnend. Sein Brief, schrieb er ihm, sei zwar ein neuer Beweis für die Richtigkeit des Vertrauens gewesen, welches Preußen auf Rußland setze, aber die Ausschließung Litthauens sei ihm doch sehr unerwartet gekommen. Habe man nicht in Wien feierlich beschworen, allen bis 1772 vereinigten polnischen Provinzen die Verkehrserleichterungen zuzuwenden? Der Zar möge ja Schwierigkeiten haben, sein allgemeines Prohibitivsystem mit den Abmachungen der Traktate in Einklang zu setzen, aber dieselben Schwierigkeiten beständen für Preußen, besonders da man eben mit Einführung eines neuen allgemeinen Handelssystems beschäftigt sei. Und doch habe man nicht gezögert, den Vertrag zu erfüllen, ja man gewähre sogar den Polen bis zum 1. November den Transit zu den ermäßigten Zöllen. Bis dahin könne die russische Kommission, welche die russisch-polnischen Handelsbeziehungen regeln solle, ihre Arbeit vollenden und vorher sei keine Auswechslung und Bestätigung der Konventionen nöthig. *Votre Majesté m'antorise par Sa déclaration à fixer ce moment au 1er Novembre. L'intérêt de mes peuples exige qu'il ne soit pas reculé plus loin, et que les sacrifices auxquels je les soumetts en faisant ce que Vous désirez Sire, expirent à ce terme. S'il ne s'agissait que de Ma personne Votre Majesté sait que rien ne serait de rigueur entre Nous, mais Elle est trop pénétré de la saintété de Ses devoirs et le bonhour de Ses peuples Lui est trop cher, pour qu' Elle ne rende pas justice aux sentiments qui m'animent et aux resolutions que ces sentiments me dictent.*

Der Gesandte von Schöler begründete unterm 2. Mai 1817 den preussischen Gesichtspunkt noch näher dem Grafen Nesselrode gegenüber. Er verlangte gleichzeitig für die Gewährung der Transitzollermäßigung bis zum 1. November Genehmigung der preussischen Forderungen.

Zuweisen dauerte in Rußland der Streit zwischen den extremen Schutzöllnern, die vom Finanzminister Guriew und Admiral Nordwinow geführt wurden, und der von Nowossilzow repräsentirten gemäßigeren Richtung fort. Die ersteren wiesen zur Vertheidigung des Verbotsystems besonders auf den früheren starken Schleichhandel hin, der Industrie wie Staatskasse gleich schädige, und behaupteten, daß die Wiederzulassung der Einfuhr an der Landgrenze sofort den Schmuggel neu beleben werde. Lebhaften Beifall fand diese Meinung natürlich in den russischen Hasenpfäßen. Um diesen Behauptungen den Boden zu entziehen, sahte Nowossilzow den Abschluß eines Zollartells mit Preußen in's Auge und sandte zu diesem Zweck seinen Gehülfen, Staatsrath Würst, einen geborenen Breslaner, nach Berlin. Derselbe schlug ein ziemlich komplizirtes System zur Kontrolle der preussischen Einfuhr nach Rußland vor¹⁾. Semler,

1) Siche Anlage III.

1) Siche Anlage III.

welcher mit ihm die Angelegenheit besprach, war der Ansicht, daß die Würde der preussischen Regierung und das Interesse der Unterthanen gegen Abschluß dieses Vertrags spreche. Er war nur geneigt zur Kontrolle des Transithandels die Hand zu bieten, um damit den direkten Verkehr der Polen mit den Ostseestädten zu erschweren. Der auswärtige Minister, von Bülow, trat dieser Ansicht bei, und Würst erhielt am 16. Mai 1817 eine entsprechende Antwort.

Trotz des Verhaltens Rußlands entschloß man sich in Berlin im Interesse der Ostseehäfen zu noch weiterer Begünstigung des Durchfuhrhandels. General Schölers Warnungen kamen zu spät. Man theilte dem russischen Gesandten Alopeus mit, daß vom 24. Mai 1817 ab eine Transitzollermäßigung von 5% für den Export, 4% für den Import eintrete. Das auswärtige Ministerium hegte dabei die Erwartung, daß diese liberale Maßregel die öffentliche Meinung in Polen gewinnen werde. Auch wiegte es sich in der Hoffnung, daß Rußland in jedem Falle etwas zur Verwirklichung der auf seine Veranlassung in Wien geschlossenen Uebereinkunft thun werde. Und endlich waren die preussischen Staatsmänner der Ansicht, daß Rußland schon deshalb Preußen entgegenkommen müsse, um es nicht zu veranlassen, mit Oesterreich gemeinsame Sache gegen das Zarenreich zu machen¹⁾. Ein Versuch, Oesterreich für die Sache zu interessiren, hatte schon in Warschau stattgefunden, wo unterm 22. März 1817 die preussischen Kommissare mit den österreichischen Geltung der preussisch-russischen Konvention auch für die österreichisch-polnischen Landestheile vereinbarten hatten. Doch war es natürlich illusorisch, von Metternich eine ernstliche Unterstützung zu erwarten.

Es schien als wolle der Zar das Vertrauen Preußens rechtfertigen. Am 18. Mai 1817 theilte sein Gesandter in Berlin mit, daß Alexander sich eine nähere Antwort auf den Brief des Königs vorbehalte, aber einstweilen bereit sei, für die Herabsetzung der preussischen Transitzölle den Tuchhandel nach China wieder zu erlauben und die Zölle auf Leinen, Tuch und Leder herabzusetzen. In der That erging auch sogleich der die citirte Konzession betreffende Ukas. Die anßerdem versprochene Zollermäßi-

¹⁾ Geheimrath Jordan schrieb in dieser Hinsicht an Schöler am 18. Mai 1817: „Es kommt hinzu, daß eine Verständigung der rücksichtlich der Wiederanknüpfung der Handelsverhältnisse mit dem Russischen Reiche gleichartig interessirten Mächte Preußen und Oesterreich, die Rußen bejogt machen muß, den bey der Größe des Reichs und der Lage seiner Flüsse und ihren Ausmündungen für dasselbe ganz unentbehrlichen Landexportationshandel auf der ganzen westlichen Grenze erschwert zu sehen, wodurch natürlich der Russische Nationalwohlstand am empfindlichsten leiden würde. Es ist nicht zu leugnen, daß Oesterreich durch das russische Prohibitivsystem eben so viel, wo nicht noch mehr, leidet, als Preußen und daß der Grund, aus welchem dessenobenerachtet in beiden Staaten die Ein- und Durchfuhr der Russischen Produkte zu Lande nicht erschwert worden ist, neben der unbestreitbaren Rücksicht auf das eigene Interesse bey diesem Handel, vorzüglich darin liegt, daß eine solche Erschwerung, ohne in beiden Staaten auf gleiche Weise einzutreten, gar keine Wirkung haben, und statt Rußland zu imponiren, nur dahin führen kann, dem Staate, der sich dazu allein entschließt, schädlich zu werden. Ebenso gewiß ist es aber, daß eine solche in Oesterreich und Preußen zugleich erfolgende Erschwerung einen bedeutenden Eindruck hervorbringen und, falls Rußland nicht endlich von seinem jetzigen Isolirungssystem lassen, mithin den Wiener Traktat nicht ausführen wolle, eine Andeutung auf eine solche Maßregel sehr gute Folgen haben würde.“

gung ist freilich nie eingetreten! Um dieselbe Zeit reiste Komoffitzow nach Moskau, um dort Materialien gegen das Prohibitivsystem zu sammeln, und begab sich im Juni nach Petersburg, wo er an den Arbeiten der russisch-polnischen Zollkommission theilnahm. Er betonte hier besonders, daß die Sperrung der Landgrenze nur den Schmuggel fördere und dem englischen Handel zu Nutze komme. Der Kaiser trat ganz dieser Ansicht bei und es kam ein neuer Tarif zustande, welcher allerdings hohe Zollsätze enthielt, aber mit den Verboten brach. Es war Aussicht vorhanden, daß derselbe auf Polen wie Rußland Anwendung finde. Untern 19. September erging dann an Fürst Hardenberg die Einladung, einen Kommissar und zwar am liebsten den Wirklichen Geheimen Legationsrath Jordan zur weiteren Verhandlung nach Petersburg zu senden.

4. Kapitel.

Ebenso unerquicklich blieben Preußens handelspolitische Beziehungen zu den westlichen und südlichen Nachbarn. Mit England war noch Alles auf dem alten Flecke. Während es seinerseits fast alle preußischen Produkte ächtete, stand ihm ganz Preußen offen. Eine Aenderung dieses Zustandes erwartete die preußische Gesandtschaft in London höchstens von ernstern Repressalien. Daran war aber nicht zu denken und der Finanzminister Graf Bülow wie Geheimrath Maassen wollten es deshalb nochmals auf gütlichem Wege versuchen. Es lag ihnen besonders Herabsetzung des englischen Zolls auf das Distelholz, der zu Gunsten des kanadischen enorm gesteigert war, am Herzen. Da dieser Zoll natürlich auch vielen englischen Geschäftsleuten sehr unbequem war, glaubten sie, daß vielleicht ein geschickter Agent in London etwas dagegen anrichten könne. Im auswärtigen Ministerium hielt man indessen jeden derartigen Schritt für unsouft und wollte höchstens zur Verhütung der öffentlichen Meinung etwas thun.

In Frankreich beschloßen am 17. April 1816 die Kammern ein neues strenges Zollgesetz. Es war darin sogar bestimmt, daß gewisse zur Zeit im Lande befindliche fremde Waaren bei Strafe der Konfiskation bis zu einer bestimmten Frist herausgeschafft werden sollten. Der preußische Gesandte erbielt auf der Stelle Anweisung, gegen die letztere unerhörte Bestimmung zu protestiren und mit Repressalien zu drohen. Aber er erklärte jede Einsprache für vergeblich, da das Gesetz in Frankreich sehr populär sei. Indessen gelang es ihm doch, Rücknahme der rückwirkenden Verordnung, welche am Rhein große Aufregung verursachte, durchzusetzen. Das französische Zollsystem blieb freilich immer noch drückend genug, und als der König im Herbst 1817 seine westlichen Provinzen besuchte, wurde er mit Klagen überhäuft. Er überwies die zahlreichen Petitionen an

Gardenberg¹⁾ und legte ihm Abhülfe in irgend einer Weise dringend an's Herz.

Der Kanzler ließ sich von Tzschoppe, Stegemann und Hoffmann²⁾ Gutachten über die Angelegenheit erstatten. Nur das letztere ist von Interesse, da sein Verfasser die Dinge von einem allgemeineren Gesichtspunkte aus ansieht. Er erklärt zunächst, daß im Augenblick gegen Frankreich nichts anderes zu thun sei, als recht bald die Zollreform in's Werk zu setzen. Auch dann freilich werde Frankreich bei seinem System beharren, da es, um Unruhen zu verhüten, genöthigt sei, den protektionistischen Wünschen der Fabrikstädte Rechnung zu tragen, und dort wie in England und Oesterreich der Fabrikenzwang so alt sei, wie die Fabriken selbst. Eine Nachahmung dieser Staaten empfehle sich nicht. Dann fährt er fort: „Je lebhafter ich anerkenne, wie viel die Fabrikation für Aufklärung, Sitten und Wohlstand gethan hat, um desto mehr dringt sich mir die Ueberzeugung auf, daß in den ganzen inneren Organismus des Staats Einrichtungen verwebt werden müssen, welche hindern, daß aus den Fortschritten der Fabrikation die großen Uebel hervorgehen, mit welchen alle Fabrikländer bereits kämpfen. Es kaum dem Staate nicht gleichgültig sein, daß die Freiheit und Würde der menschlichen Natur in Anstalten untergeht, welche den Menschen von der frühesten Kindheit an ausschließlich an gewisse Beschäftigungen gewöhnen und in der Regel schon in den Jahren, wo erst die freie Wahl des künftigen Gewerbes stattfinden soll, unfähig gemacht haben, außer der Fabrik seinen Unterhalt zu suchen. Es kann auch nicht verheelt (!) werden, wie äußerst mäßig (!) es ist, den Wohlstand ganzer Provinzen auf Zufälligkeiten zu bauen, deren Fortdauer keine Macht und Weisheit der Regierung zu sichern vermag. Wir können nicht hindern, daß Irland auch Leinwand für Westindien erzeugt, oder daß die Bevölkerung daselbst sich gewöhnt, baumwollene Hemden statt leinener zu tragen. Wir können nicht hindern, daß Rußland aus seinem eigenen Eisen die Werkzeuge erzeugen lernt, die das Herzogthum Berg dahin schickt, oder daß Steyermark mit seinen vortreflichen Eisenerzeugnissen in Westindien und Afrika in Konkurrenz mit den unsrigen tritt. Daß der Vortheil des Augenblicks oder des Jahrzehends genutzt wird, ist vortreflich: aber die Möglichkeit, daß Aenderungen eintreten können, muß niemals ganz aus unseren Ansichten verschwinden. Sehr gern gestehe ich, daß es äußerst schwierig sei, hier irgend etwas anzuordnen, ohne der Freiheit der Gewerksamkeit unbillige und schädliche Fesseln anzulegen. Allein Schwierigkeit ist nicht Unmöglichkeit und die Regierungen müssen lernen, das höhere Erbtheil des Menschen, worauf ihre ganze Kraft beruht, in dem freien Treiben des Lebens und unter der Entwicklung der mannigfaltigsten Anlagen zu bewahren.“

Gleich illiberal wie Frankreich benahm sich das Königreich der Niederlande. Der belgischen Industrie zu Liebe beschränkte es den Grenzverkehr aufs äußerste. Die rheinischen Städte litten darunter nicht wenig und

¹⁾ 23. September 1817.

²⁾ Der nachmalige Direktor des statistischen Büreaus, damals rechte Hand des Kanzlers.

verlangten stürmisch von der preussischen Regierung Hilfe. Das Verhalten Hollands erregte in Berlin um so mehr Zorn, als es auch dem klaren Wortlaut der Wiener Verträge zuwider die Schifffahrt auf der Rheinmündung nicht frei gab und Wiene machte, die ehemalige selbstfüchtige Ausbeutungspolitik auf's neue Deutschland gegenüber in's Werk zu setzen. Doch auch hier ließ sich nicht eher etwas thun, als bis Preußen als geschlossenes Ganze auftreten und Gleiches mit Gleichem erwidern konnte.

Eine ähnliche Sachlage bestand an der österreichischen Grenze. Auch dort war das alte Prohibitivsystem in voller Kraft und immer neue Maßregeln zur Verschärfung desselben waren an der Tagesordnung. Besonders beschwerlich fiel die Ausdehnung der Verbote auf die Lombardei und die sonstigen österreichischen Besitzungen in Italien. Vorstellungen dagegen blieben erfolglos.

Wie Preußen litten auch die kleinen deutschen Staaten unter diesem Abschließungssystem der Nachbarn. Die Verhältnisse selbst drängten sie somit, die Frage der Handelspolitik in gemeinsame Erwägung zu nehmen und geschlossen gegen das Ausland vorzugehen, ganz abgesehen vom Artikel 19 der Bundesakte. Aber in der Frankfurter Bundesversammlung war davon keine Rede. Die kleinliche Eifersucht der Staaten verhinderte, daß die Sache überhaupt zur Sprache kam. Jeder litt lieber Schaden aller Art und half sich selbst so weit es ging auch auf Kosten der deutschen Nachbarn. Dies Verfahren gab den ersten Anlaß zur Erwähnung des Artikels 19 in Frankfurt. Nach der schlechten Ernte von 1816 hatte nämlich Oesterreich seine Getreide- und Viehansfuhr erschwert. Bayern wurde dadurch veranlaßt, ebenfalls seine Exportzölle zu erhöhen. Dasselbe thaten Hessen Darmstadt, Nassau und Braunschweig. Sie verboten auch den Transit von Lebensmitteln durch ihr Gebiet. Dadurch kam die württembergische Bevölkerung in Noth, und die Regierung wußte sich nicht anders zu helfen, als daß sie in Frankfurt Aufhebung aller außerordentlichen Beschränkungen des gegenseitigen Verkehrs der deutschen Staaten mit Lebensmitteln beantragte¹⁾. Der österreichische Gesandte Graf Buol war damit ganz einverstanden. Die Sache unterliege „unmisskennbar“ laut Artikel 19 dem Bundestage, er empfehle daher Verathung des Antrags durch eine Kommission von 5 Mitgliedern. Demgemäß wurde beschlossen, und am 2. Juni 1817 legte der Ausschuß einen Vertragsentwurf vor, welcher den Regierungen zur Aeußerung übersandt wurde. Es dauerte ziemlich lange, ehe dieselben erfolgten und dann hatten Bayern und Darmstadt noch allerlei Einwände zu machen. Preußen trat ohne Einschränkung bei. Oesterreich aber, welchem die Sache unangenehm wurde, weil Bayern Beitritt seiner nichtdeutschen Provinzen zu dem Abkommen verlangt hatte, zog es vor, sich überhaupt nicht zu äußern, unter dem Vorwande, daß der Kaiser zur Zeit auf Reisen sei und noch nicht befragt werden könne. Für den Augenblick sei bei den guten Ernteausichten keine weitere Sperre in Sicht, man solle daher den Vertrag nur für die Zukunft in Aussicht nehmen und nochmals Instruction einholen. Und dabei

¹⁾ Protokolle der deutschen Bundesversammlung 1817. Sitzung vom 19. Mai 1817.

blieb es auch, obwohl der Winter wieder Sperren und Verbote herbeiführte¹⁾!

Was blieb Preußen unter solchen, Jahre hindurch sich gleichbleibenden Verhältnissen übrig, als in eigener Kraft sein Heil zu suchen! Schon die Erfahrungen am Wiener Kongresse hatten diesen Entschluß in den preussischen Staatsmännern herangereift. Die alsdann entstehende Nothwendigkeit, der Verwaltungsanarchie in den neu erworbenen und zurück-eroberten Gebieten ein Ende zu machen, und das Verhalten der Nachbarn drängten zu rascher Durchführung des Entschlusses. Aber die Aufgabe bot enorme Schwierigkeiten. Es handelte sich nicht allein darum, Landschaften von verschiedenster Kulturentwicklung mit widerstreitendsten Interessen unter einen Hut zu bringen, die Bewachung einer Landgrenze von 1073 Meilen (je 1 Grenzmeile auf kaum 5 □ Meilen!) zu ermöglichen, den Schmuggel der zahlreichen ganz oder halb umschlossenen Kleinstaaten zu verhindern, sondern auch der Industrie Schutz, dem Handel freie Bewegung, dem Staat eine ergiebige Einnahmequelle zu sichern und die Vorbedingungen für Besserung der wirthschaftlichen Beziehungen zum Auslande zu schaffen. Von einem Prohibitivsystem, wie es alle anderen Staaten um jene Zeit besaßen, konnte unter solchen Umständen keine Rede sein, auch wenn die maßgebenden Männer es gewünscht hätten. Das war aber nicht der Fall. Finanzminister Graf Bülow huldigte durchaus den Theorien Adam Smith's und berührte sich darin mit seinen Mitarbeitern: Raabeu, Hoffmann, Beuth, Kunth und der Mehrzahl der jüngeren Beamten, welche sämtlich von dem alten übertriebenen Zwangs- und Bevormundungsweisen nichts mehr wissen wollten.

Unterm 28. Dezember 1815 hatte Graf Bülow an den König einen Bericht gerichtet, in welchem er die sofortige Aufhebung der Binnenzölle in den Provinzen östlich von der Elbe beantragte. An Stelle des während des Krieges an der Küste eingeführten Kriegsimposts sei in den alten Provinzen ein durch Kabinettsordre vom 8. September 1814 gebilligter, etwas niedrigerer Tarif, der sogenannte Erfahzoll, getreten, welcher sich bestens bewährt habe. Es seien dadurch vom 1. Juni 1814 bis 31. Mai 1815 nicht weniger als 1 493 000 Thlr. in die Königl. Kassen geflossen, d. h. ungefähr fünfmal so viel als unter dem ehemaligen System hätte erzielt werden können. Diese erhebliche Mehreinnahme gestatte, mit der ja längst in's Auge gefaßten Befreiung des Verkehrs im Innern vorzugehen. Dem Bericht lag der folgende Gesetzentwurf bei:

„Wir Friedrich Wilhelm . . . thun kund und sagen hiermit zu wissen. Wir haben schon lange beabsichtigt, den Verkehr unserer Unterthanen durch ein allgemeines und einfaches Grenz-Zollsystem von den Hindernissen zu befreien, welchen dasselbe bei der bisherigen, in älteren Zeiten gebildeten und verwickelten Zoll-Durchgangs- und Handels-Abgaben-Versassung unterworfen war; und es sind hierzu, durch Aufhebung der Land-Binnen-Zölle und verschiedener Aus- und Durchfuhr-Zoll- und Handels-Abgaben bereits annähernde Schritte geschehen.

¹⁾ Eine nochmalige Anregung der Sache durch Württemberg am 16. Februar 1818 blieb ebenso vergeblich.

Zu den wichtigsten Erleichterungen des Verkehrs gehört die allgemeine Aufhebung der Zölle im Innern der Monarchie. Ueberdies lassen Wir ein neues, den Umständen gemähes Consumtions-Abgaben-System statt des bisherigen bearbeiten, welches einfacher und von lästigen Controllen befreyt seyn wird.

Die durch den Krieg so sehr vermehrten Staats-Bedürfnisse haben die Ausführung dieser Maasregeln bisher nicht gestattet; sie können auch jetzt noch nicht alle eingeführt und auf alle Theile der Monarchie ausgedehnt werden, insonderheit nicht auf die neuen Ländererwerbungen, deren Accise- und Zoll-Verfassung in ihren Abweichungen von dem System der älteren Provinzen noch näherer Prüfung bedarf, angewendet werden. Aber Wir beabsichtigen auch für diese eben dieselben Wohlthaten und werden sie ihnen sobald als immer möglich zu Theil werden lassen. Vorerst wollen Wir nach jetzt wieder hergestelltem Frieden, daß die Aufhebung der inneren Zölle nunmehr sofort erfolgen soll, — wobei Wir zunächst eine Begünstigung für das (!) besonders wichtige Verkehr auf der Oder und eine erleichterte Verbindung Schlesiens mit der Ostsee beabsichtigen.“

Gegen eine derartige einseitig den Osten betreffende Maßregel sprachen deutlich die fortwährend aus den ihrer früheren Absatzmärkte beraubten, von den Nachbarländern schwer geschädigten, schutzlosen Rheinlanden ertönenden Klagen. Die Errichtung einer Zollgrenze zwischen ihnen und den alten Theilen der Monarchie, wo sie vor der Hand hauptsächlich ihre Waaren unterzubringen suchen mußten, hätte zweifellos im Westen die Unzufriedenheit auf's höchste gesteigert. Der König unterschrieb daher die Ordre nicht. Ein anonymes Schreiben aus den Rheinlanden, welches ihm damals alle die dort gehegten Anliegen vortrug, gab vielmehr den Anlaß, daß er Hardenberg unterm 31. Januar 1816 beauftragte, baldigst die Verminderung und bessere Vertheilung der Abgaben, sowie die Gleichstellung der Zölle im Westen mit denen der Ostprovinzen in's Werk zu setzen. „Ich will, daß die Einwohner in den Provinzen, die Meinen Staaten anheimgefallen sind, es fühlen, daß sie Mir angehören; in der Lage, worin sie jetzt sind, finden sie sich gegen den vormaligen Druck nicht um nichts gebessert, sondern durch neue Auflagen, die das verfloßene Jahr nothwendig machte, noch unglücklicher als zuvor, und das kann keine Anhänglichkeit an den Staat erzeugen, dem sie gewonnen werden sollen. Ich erwarte daher Vortrag, wie diesen Uebelständen gründlich abgeholfen werden soll.“

In Folge der durch diese Ordre veranlaßten Berathungen wurde der Finanzminister beauftragt, einen Entwurf zur Reform des gesammten Zoll- und Steuerwesens aufzustellen. Der Generaldirector in dieser Behörde, Karl Georg Maassen, verbrachte fast das ganze Jahr 1816 mit dieser umfangreichen und wichtigen Arbeit, wobei ihn wiederholte Kabinettsordres zur Eile drängten, da die Lage in den Rheinlanden immer unerträglicher wurde. Oktober 1816 endlich war das Werk vollendet und wurde nunmehr vom gesammten Ministerium durchberathen. Sämmtliche Mitglieder desselben billigten die Entwürfe und erachteten eine weitere Prüfung derselben durch die Provinzbehörden oder Deputirte für überflüssig. Man stellte nur Bülow anheim, noch einige Sachverständige zu befragen; was

den auch geschah. Am 14. Januar 1817 konnten dem König ein Gesetz über die Steuerverfassung im Allgemeinen, ein solches über Zölle und Konsumsteuern, zwei Zolltarife, welche für die Ost- und die Westgrenzen verschiednen hohe Positionen enthielten, und eine Zollordnung vorgelegt werden.

In dem dazu gehörigen sehr ausführlichen Berichte entwirft Graf Bülow zunächst in kurzen Zügen ein lichtvolles Bild der damaligen Verwirrung im Zoll- und Steuerwesen und thut die Unmöglichkeit einer Wiederherstellung der Fredericianischen Gesetzgebung dar. Dann fährt er fort:

„Deshalb habe ich gesucht, eine Einrichtung aufzustellen, welche den Vortheil gewährt, gleichere Vertheilung der Steuern zu bewirken, jedes Hinderniß wegzuräumen, welches einem freien und ungestörten Verkehr innerhalb Landes des entgegenstand. Die Trennung zwischen Stadt und plattes Land und zwischen den Provinzen gegen einander hören dadurch ganz auf, die inländischen Produkte und Fabrikate werden ganz ungehindert im ganzen Lande frei circuliren, ausländische beim Grenz-Eingang getroffen werden. Im Innern des Landes sind statt der alle Gegenstände lassenden Accise oder Consumtionssteuer nur wenige Gegenstände, die einen reichlichen Ertrag gewähren, mit einer Steuer betroffen, bei der das Publikum mit keiner Controlle und keiner Formalität etwas zu thun hat, sondern allein der, welcher das Gewerbe treibt oder das Produkt gewinnt, für die Steuer haftet und kontrollirt wird.“

„Die der Nation aufzuerlegenden Abgaben dürfen nicht höher gehen, als daß sie zu den wirklichen Bedürfnissen des Staats zureichen. Das Volk hat, durch die Macht des Verhängnisses gezwungen, seit 10 Jahren schwere Lasten zu tragen gehabt und dadurch in seinem Wohlstande sehr gelitten. Abgaben-Beschränkung ist deshalb überall nothwendig, und daher bei deren Festsetzung die größte Mäßigung beobachtet.“

„Von ganz besonderer Wichtigkeit ist der Verkehr mit dem Auslande. — Die ergiebigste Quelle des Wohlstandes liegt im Handel. Die Erhaltung und Beförderung des Handels und der Fabrication verdienen die größte Aufmerksamkeit. Das Finanzinteresse ist damit eng verwebt, jedoch jenem stets um so mehr unterzuordnen, als mit dem Steigen und Sinken des Handels und damit auch der Wohlhabenheit die Staats-Einkünfte zu- und abnehmen, welche darauf beruhen. — Mit der Regulirung der Handels-Abgaben muß deshalb die Feststellung eines Handels- und Gewerbs-Systems verbunden werden. — So wie im Innern des Landes zur Beförderung des Wohlstandes die Hindernisse des freien Vertriebs und Wett-eifers weggeräumt werden, so ist es unstreitig auch in Beziehung auf den Verkehr mit dem Auslande, dem Rationalwohlstand und der Staatsklugheit angemessen, eine gemäßigte Handelsfreiheit zu gewähren. Diese entspricht dem Sinne der Cabinetsordre vom 9. Mai 1807 und der späteren Legislatur. (Inst. vom 26. Dezember 1808 §. 50.) — In dem Edicte im Eingange und in den §§. 8—10, sowie in dem hierauf Bezug habenden Edicte über den Zoll ist daher auch diese zur Grundlage angenommen und darnach ausgesprochen: daß freier Handelsverkehr mit dem Auslande; Einlahung fremder, ebenso die Ausfuhr eigener Erzeugnisse des

Bodens und des Gewerbefleißes gestattet; und jene sowohl durch die diesseitigen Länder zu verschaffen als darin zu verbrauchen erlaubt sein solle. — Dabei sind jedoch zugleich Maßregeln genommen, um dem inländischen Gewerbefleiß Schutz und den einheimischen Fabrikaten einen hinreichenden Vorzug zu sichern. — Es ist, wenn die Reciprocität in anderen Staaten versagt, den hiesigen Untertanen der Verkehr dort nicht gestattet wird, die Erwidern solcher Beschränkungen vorbehalten, für Fälle der Art, wo Gegenmaßregeln zur Beschützung der eigenen Gewerbe erforderlich oder rathsam erachtet werden mögten, wie dieses z. B. in Ansehung der Handels-Maasregeln Englands gegenwärtig der Fall ist. — Bei der Hoffnung, daß die jetzt wieder geordneten Verhältnisse der Staaten keine Erschütterungen sobald wieder erleiden werden, erscheint es politisch wichtig, durch Thatfachen zu bewähren, daß man den Handel erhebe und pflege, was dem eigenen wie dem Interesse anderer Staaten wechselseitig entspricht. Man darf dann auch erwarten, daß solche auf Handelsverträge mit uns Werth legen und solche zu befördern trachten werden. — Ein Prohibitions-System, wie es in einigen Provinzen zum Theil besteht, wie es England, Frankreich, neuerlichst auch Rußland befolgt, kann der Lage und dem Verhältniß des preussischen Staats unmöglich entsprechen. Die lange Küste, die Lage der Rheinisch-Westphälischen Provinzen zwischen Frankreich, den Niederlanden und Deutschland, eignen dieses Land zu einem ausgebreiteten Transitoverkehr und Zwischenhandel. Je größer die Freiheit, desto mehr wird man dieses Handels sich bemächtigen können, möglichst große Einfuhr erweitert den Handel, erleichtert die Ausfuhr, belebt die inländische Production durch vergrößerten Umsatz, vermehrt die Gelegenheit zum Vertrieb und Absatz unserer eigenen Fabrikate im Auslande. — Diese Erfahrungssätze findet man bis zur Evidenz durch Sachsen und die Schweiz bestätigt. Daß mit dem Wohlstande der Provinz Preußen ein Verbotssystem unvereinbar sei, gab schon längst die Veranlassung, dort den Handel mit allen fremden Fabrikaten unbedingt nachzugeben. Seitdem dem preussischen Staate mehrere, fabrikreiche Länder, Sachsen, Westphalen, Niederrhein einverleibt worden die einen gewissen Ueberfluß von Fabrikaten liefern, muß es Sorge der Regierung sein, deren Absatz in fremde Staaten ihnen zu erhalten und solchen zu vermehren. — Verbote der Zulassung fremder Waaren würden hier eine ganz entgegengesetzte Wirkung hervorbringen und Wiedervergeltung zur Folge haben, die Errichtung von Handels-Bündnissen aber ganz unzulässig machen. — Ohne die gemeinschädliche Trennung zwischen den Provinzen, den traurigen Nothbehelf der Nachbesteuerung, dessen man sich nicht schnell genug entziehen kann, fortauern zu lassen, geht es nun aber auch schon nicht an, in den drei älteren Provinzen, in welchen Waaren-Verbote zum Theil jetzt noch gelten, solche aufrecht zu erhalten; sie sind auch diesen unworthbringend und schädlich. Weit entfernt, daß äußere Konkurrenz innere Fabrication unterdrücke, erreicht sie dazu, die Fabrication zu vervollkommen und größere Thätigkeit zu erwecken. Die Provinzen Niederrhein, Westphalen, Sachsen haben ihre Kräfte dazu benützen gelernt; während sie ohne alle Staatsvorthelle und Bannmittel fremde Konkurrenz auszuhalten hatten, hat sich ihre Fabrication gehoben und der Kunstfleiß ist dahin gediehen, daß sie nicht

allein den Absatz im Inlande sich zu sichern keine Sorge haben, sondern auch ihre Waaren wegen der guten Qualität und mäßigen Preise die Konkurrenz mit England bestehen. Ueberall liegen die Beweise uns nahe vor Augen, daß Unterstützung durch Handels-Verbote der sicherste Weg des Gedeihens der Fabriken nicht sei, wiewohl die Fabrikanten solches überall gern geltend machen, und es weit leichter, aber auch für den Handel und den größten Theil des Volkes verderblicher ist, durch Monopole sich den Preis nach Gutfinden zu stellen, als durch wohlfeile und vorzügliche Waare.“

Der Monopoliens-Geist beherrscht aller Orten die Producenten und Fabrikanten auf gleiche Weise, sie fordern Zurückweisung der Fremden und wollen den alleinigen Vertrieb ihrer Erzeugnisse, sowohl im Inlande als zugleich den ungehinderten Absatz im Auslande, da sie des Auslandes dabei nicht entbehren können. Sie übersehen es dabei, daß beides zugleich nicht zu erreichen steht. — Der Schade, den davon der größte Theil der Nation und die Staatseinkünfte leiden, ist fühlbar. Die Erhaltung und festere Gründung der Fabrikation, die Erhaltung und Erweiterung des Handels, das hieran geknüppte finanzielle Interesse werden auf die allen am zuträglichste Weise vereinigt und gesichert, indem man dem Gewerbefleiß und dem Handel in Erzeugung, Verzehrung und Vertrieb im In- und Auslande seinen freien Gang läßt, solche Abgaben festsetzt, welche für den Zweck ansehnlich, gleichwohl darauf beschränkt sind, daß sich erwarten läßt, sie werden im Lande, wenigstens den größeren Theile nach, bezahlt und gleichförmig erhoben werden, und endlich, indem man alle Willkühr und Verfahrens-Abweichung und öftere Abänderung vermeidet, bei der Zoll- und Abgaben-Erhöhung sowohl, als in den Grundsätzen und Modalitäten, unter welchen man die Waaren-Circulation und den Vertrieb gestattet. Letzteres ist nothwendige Bedingung. — Mangel an Vertrauen des handelnden Publikums auf Festigkeit der Regierungs-Grundsätze hält Unternehmungen zurück, jede Aenderung stört und lähmt den Kaufmann in seinen Geschäften.“

Auf diese Ansichten seien die Sätze des Tarifs gebaut. Jeder einzelne sei sorgfältig geprüft und berathen. Die Transitzölle seien mit möglichster Benutzung der Erfahrung so normirt, daß man damit zugleich dem Staate eine ansehnliche Einnahme schaffe und doch auch den Zwischenhandel nicht verdränge. Um andere Staaten zu veranlassen, die ungerathenen Beschwerden des Handels fallen zu lassen, habe man auf die nach Frankreich und den Niederlanden gehenden Rohstoffe Ansfuhrzölle gelegt.

Bei den Abgaben für den inneren Konsum seien für solche Artikel, wo fremde Konkurrenz nicht zu fürchten oder die bei uns nicht gefertigt würden, geringere Prozentsätze ausgeworfen, um auf Grund dieser mäßigen Sätze bei Verträgen Reciprocität fordern zu können. Um Schmuggel zu hindern, sei der Zoll für hochwerthige Waaren geringen Volumens niedrig bemessen. Doch seien alle Sätze so gestellt, daß nicht zu bezweifeln, daß die Industrie im Inlande einen völlig genügenden Vorprung erhalte. Die Durchschnittsätze seien 10% und wenn man sie auf Arbeitslohn und Verlagsprofit beziehe 15—25%. Wenn das der Industrie nicht nütze, wäre

alle Anstrengung des Staates zu ihren Gunsten umsonst. Fremde Rohstoffe seien wenig oder gar nicht besteuert. Eine weitere Steigerung der Zölle würde verbotartig wirken und den Schmuggel fördern.

„Diese Rücksichten gereichen den hierunter angenommenen Abgabensätzen zur Rechtfertigung, wenn die öffentliche Meinung und die Kritik sich dagegen äußern sollten, da man es leicht als eine gewissermaßen den in die Gewerbsamkeit eingreifenden Staats-Instituten, welche sich die Preise des Eisens, Kupfers, Bleies zc. selbst setzen, gewährte Begünstigung betrachten wird, die freilich unter Umständen nicht ganz unnachtheilig für einige Privat-Fabriken ist, welche die Bergwerksprodukte weiter verarbeiten, insoweit ihnen ein nöthiges Hülfsmaterial vertheuert wird¹⁾.“

Der Gewichtszoll mit wenig Abstufungen sei gewählt, da er die Zollkontrolle erleichtert und nicht ein sehr geübtes Personal voraussetzt. Da der Werth der Waaren wechselt, sei ferner eine Tarifrevision für alle 3 Jahre festgesetzt. — Eine starke allgemeine Grenzbewachung sei zur Durchführung des Gesetzes unerlässlich.

Der beiliegende Entwurf des Kgl. Edikts über die Steuerverfassung besagte in

§. 8. „Der Handel mit dem Auslande soll frei sein. Alle Erzeugnisse des Grund und Bodens und des Gewerbleißes können in Unsern Staaten eingeführt, ausgeführt und durchgeführt werden, insofern sie nicht Gegenstände Unserer Staats-Monopolien sind, besondere polizeiliche Rücksichten bei deren Vertrieb eintreten, oder andere Staats-Maasregeln auf einige Zeit nothwendig werden.“

§. 10. „Wir werden den ausgesprochenen Grundsatz eines freien, möglichst zu begünstigenden Handels, bei den Verhandlungen mit anderen Staaten zu Grunde legen, diejenigen Erleichterungen möglichst erwidern, welche Unsern Unterthanen bei ihrem dortigen Verkehr bewilligt werden, und sind bereit, es durch abzuschließende Handels-Verträge wechselseitig zu befördern. — Sollten indessen Unsere Unterthanen bei ihrem Verkehr in fremden Ländern, und insbesondere auch Unsere Schifffahrt, solche Beschränkungen erdulden, welche Unserer Seits Erwidern derselben nöthig machen: so behalten Wir Uns deshalb das Weitere vor.“

5. Kapitel.

Graf Bülow hoffte, daß der König seine Vorschläge ohne Weiteres genehmigen und, um den ewigen Klagen gegen die Zollplacereien der Nachbarn ein Ende zu machen, schnelligste Durchführung der Reform anordnen werde. Aber inzwischen hatte sich, als kaum die Grundzüge derselben im Publikum bekannt wurden, allgemeines Geschrei dagegen erhoben. Die

¹⁾ Man hat nämlich wegen der großen Zahl der Bergleute und der Wichtigkeit der Bergprodukte für den Staat die Erzzölle zc. höher als die anderen bemessen.

Oberpräsidenten der Westprovinzen verlangten zu Rathe gezogen zu werden und erklärten eine einfache Gleichstellung derselben mit den östlichen für undurchführbar. Woll-, Seiden-, Baumwollwebereien und Kattundruckereien Berlins und Schlesiens protestirten auf's lebhafteste gegen Aufhebung der bisher noch bestehenden Verbote und erklärten, daß sie in diesem Falle der englischen Konkurrenz erliegen müßten. Aus diesen Gründen befahl der König, vorerst die Beschwerden der Fabrikanten durch ein Specialkommission auf's genaueste untersuchen zu lassen und alsdann die ganze Angelegenheit einer Berathung im Staatsrathe zu unterziehen.

An die Spitze der Kommission wurde der ehemalige Leiter des Kriegs-imposit, der mittlerweile Oberpräsident von Brandenburg gewordene Herr von Heydebreck gesetzt. Ihm zur Seite stand der ebenfalls noch ganz in Friedericianischen Ideen lebende Herr von Ladenberg und andere Gesinnungsgenossen. Die neue Schule war nur durch Staatsrath Kunth und Maassen vertreten. Es wurden die Fabrikkommissare, Kaufleute und Sachverständige aller Art befragt. Die ersteren bestätigten die Klagen der Industriellen. Die Zulassung der Einfuhr fremder Waaren habe während der Jahre 1810—1815 jedesmal eine Stockung zur Folge gehabt, Verbote dagegen die einheimische Thätigkeit gefördert. Die Schwierigkeiten würden jetzt um so größer sein, als die englischen Fabrikate unbegreiflich billig geliefert würden. England stehe eben der Weltmarkt offen, seine Technik sei auf's höchste entwickelt, seine Schiffe beherrschten alle Meere. Man brauche mindestens noch 5 Jahre, um seiner Konkurrenz einigermaßen gewachsen zu sein. Auch die Kaufleute gaben das meist zu und bezweifelten nur, daß die preussische Industrie je den gesammten Bedarf zu decken im Stande sein werde. Die Mehrheit der Kommission erklärte sich diesen Ausäagen entsprechend für Wiederherstellung des vor 1806 herrschenden Verbotssystems¹⁾.

Nur Kunth und Maassen stimmten dagegen und begründeten ihre abweichende Ansicht in einem ausführlichen Separatvotum vom 25. März 1817²⁾. Die Furcht vor Vernichtung der Industrie bei Aufhebung der Verbote schwinde bei näherer Untersuchung ihrer einzelnen Zweige an der Hand der Erfahrung. Es fehle unserer Industrie an wissenschaftlichen Kenntnissen und gebildetem Geschmack, beides werde bei ihr wie beim Publikum durch Zulassung fremder Fabrikate befördert werden. Je größere Freiheit der Handel besitze, um so stärkeren Absatz sänden auch die heimischen Produkte. Uebrigens wäre es nur höchst wünschenswerth, wenn die dürftig nährenden Gewerbe von Berlin sich wegzögen. Die etwa doch im ersten Augenblick in Noth kommenden Arbeiter solle man mit Geld unterstützen, beim Straßenbau beschäftigen und vielleicht auf Domainenland ansiedeln. Diejenigen Weber, welche ihre Söhne ein anderes Handwerk lernen ließen, solle man prämiiren.

Zur Prüfung der gesammten Materialien über Zoll- und Steuerwesen setzte durch Kabinettsordre vom 30. März 1817 der König eine Staatsrathskommission nieder, welche aus folgenden Herren bestand: Frei-

¹⁾ Eingehende Darstellung bei Dieterici, Wohlstand des preussischen Staats S. 92.

²⁾ Dieterici, S. 94.

herrn Wilhelm von Humboldt, den Fürsten Radzivil und Putbus, den Geheimen Ober-Regierungsräthen Frieße und von Dewitz, den Geh. Ober-Finanzrätchen von Ladenberg, Rother, Maassen, von Beguelin und Ferber, dem Geh. Ober-Justizrath von Diederichs, Geh. Legationsrath Hoffmann, den Staatsrätchen von Rehbiger und Scharweber, sowie den 10 Oberpräsidenten.

Am 21. April eröffnete Hoffmann¹⁾ die Debatte über die Frage der einzuschlagenden Handelspolitik durch Verleugung einer Denkschrift. Wenn man glaube, hieß es darin, allen Beschwerden der Fabrikanten durch ein Verbotssystem abhelfen zu können, sei man in einem argen Irrthum. Trotz aller Prohibitionen werde in Jahren der Theuerung und allgemeiner Landeskalamitäten der Bedarf sinken und damit der Absatz sich vermindern. Eine ähnliche Wirkung übe der Wechsel des Geschmacks und der Bedürfnisse; ebenso störe jede starke Vermehrung der heimischen Industrie und jeder technische Fortschritt zeitweilig die bestehenden Betriebe, wie Englands Beispiel klar genug erweise. — Die beiden wichtigsten Erzeugnisse der alten Provinzen seien Leinen und grobe Tücher. Beide Industrien arbeiteten im Wesentlichen für den Export. Daß derselbe jetzt seit Jahren stocke, sei lediglich Folge der illiberalen englischen und russischen Handelspolitik. Durch Prohibitivgesetze würde daran nichts geändert, denn von Rußland bezögen wir nur Rohstoffe, deren Ausschluß uns selbst schädigen würde, und England lehre sich, wie die Erfahrung vor 1806 lehre, nicht an unser Verbotssystem. Die neuen Provinzen litten unter den Zollmaßregeln Frankreichs und Hollands. Auch dagegen würden Repressalien wenig fruchten, da diese Regierungen hauptsächlich durch politische Gesichtspunkte zu ihrem Handelssystem bestimmt würden. — Die einzige Wirkung von Verböten wäre also Sicherung des inneren Marktes für unsere Industrie. Obwohl, wie gezeigt, ein derartiger Erfolg den Verlust des Exports nicht ersetzen und innere Krisen nicht hindern könne, sei man doch einig darüber, daß beim Verbranch im Inlande die eigene Industrie bevorzugt werden müsse. Hohe Zölle könnten diesen Zweck nicht erfüllen, da sie einen zu lebhaften Anreiz zum Schmuggel geben würden; und Verbote zu Gunsten der alten Provinzen seien bei der gegenwärtigen Gestaltung des Staats ausgeschlossen. Wohl oder übel müßten daher die Fabrikanten der alten Provinzen mit der mächtigen Industrie der neuen Lande auf gleichem Fuße konkurriren. Schon dieser Umstand würde dem Verböte fremder Waaren jede Wirkung rauben. — Die rheinische Industrie sei ferner der ausländischen völlig ebenbürtig und bei einer geringen Bevorzugung im Zoll im Stande, die fremden Produkte sogar aus dem Felde zu schlagen. — Bei mäßigen Zöllen erspare man endlich große Kosten bei der Grenzbewachung und verhüte eine zwecklose Störung des Handels!

Die Oberpräsidenten, mit einziger Ausnahme Heydebrecks, traten dieser Auffassung bei und erklärten gegenüber dem Gutachten der Spezialkommission, daß in ihren Provinzen der Wunsch überwiege, auch fremde Waaren unter mäßigen Abgaben einzulassen. Herr von Heydebreck begründete seine abweichende Ansicht mit vielen Argumenten der Geschichte

¹⁾ Siehe auch Dieterici, S. 109 f.

und Erfahrung. Doch fand er einen gefährlichen Opponenten in Beuth, welcher seine Gründe am 24. April 1817 einer eingehenden Prüfung unterwarf. Der Oberpräsident hatte behauptet: „Die Fabriken würden durch die Passivität der Regierung ruinirt werden.“ Dem gegenüber wies Beuth nach, daß die Aktivität der preussischen Regierung in einzelnen Gegenden weit schlechter gewirkt habe, als die Passivität anderer Staaten, und zwar stellte er die schreckliche Noth märkischer, vom Staate unterstützter Weberfamilien, mit denen er 1801—1803 amtlich zu thun gehabt, dem Wohlbefinden Zeitzer Weber gegenüber, um die sich die sächsische Regierung nie bekümmert. Ueberdies entwarf er ein verlockendes Bild vom Zustande der Mark im 13. und 14. Jahrhundert, wo die Einfuhr der wichtigsten Waaren nur niedrigen Zöllen unterlag. Zu dem Argument, daß Verbote das „Auspumpen des baaren Geldes“ verhindern und die Summe vermindern sollten, welche für fremde Waaren aus dem Lande gehe, meinte Beuth: falls es wahr sei, daß England fertige Baumwollstoffe billiger liefere als wir das rohe Material kaufen, so scheine es gerathen, „die fremden Fabrikate zu kaufen und so das Geld einzupumpen, welches die Baumwolle bisher mehr kostete und auspumpte.“

Aber auch dem altpreussischen Handelssystem fehlte es nicht an geschickten Vertheidigern. Besonders interessant sind die ausführlichen Denkschriften Ladenbergs und Bequelins, welche gleichfalls am 24. April zur Berlesung kamen. Der erstere führte zu Gunsten des Verbotssystems an: dasselbe steigere die Bevölkerung des Staats durch Vermehrung der Arbeitsgelegenheit, es erhalte und mehre das Nationalvermögen, es steigere den Werth des Grundbesitzes und sichere die Unabhängigkeit des Staats. Eine übermäßige Theuerung sei bei der kräftigen Industrie Sachsens und der Rheinlande und der Billigkeit der Löhne in vielen Gegenden vom Sperrsystem nicht zu befürchten. Auch der Einwand, daß technische Fortschritte und Erfindungen durch Verbote gehemmt würden, sei durch die Erfahrung widerlegt. Die preussische Brauntweinbrennerei z. B. stehe auf hoher technischer Stufe und gerade in den verschlossensten Ländern wie England, Frankreich, Oesterreich habe die Industrie die höchste Vollendung erreicht. Der Schmuggel endlich werde durch Verbote nicht mehr gereizt als durch Zölle. Kein Gesetz lasse sich vollständig durchführen. Unter Friedrich dem Großen belief sich der Schmuggel in seidenen und baumwollenen Waaren auf höchstens 20% des Verbrauchs. — Es komme dazu, daß auch im Interesse der rheinischen Provinzen das Verbotssystem liege. Sei es doch nur so möglich, ihnen wenigstens den inneren Markt zu sichern, auf den sie ganz angewiesen seien, falls ein Krieg sie von den überseeischen Abnehmern abschneide. Dem entgegengefesten Interesse der See- und Meßstädte lasse sich durch besondere Maßregeln Rechnung tragen. Das Staatseinkommen im Ganzen steige endlich in Folge des zunehmenden Wohlstandes und des besseren Ertrages der inneren Steuern bei dem Prohibitivsystem. Friedrich der Große habe das sehr genau gewußt und sei nur dadurch im Stande gewesen, seinen Schatz zu sammeln und so viel für's Land zu thun. Die Kosten der Grenzbewachung endlich hätten vor 1807 nur 97 180 Thlr. betragen.

Gedankenreicher noch ist das Gutachten Bequclins, welches das Motto trägt: Liegt Preußens Glück im freien Manufakturverkehr?¹⁾

Alle diese Argumente blieben fruchtlos. Die Mehrzahl der Kommissionsmitglieder entschied sich, trotzdem auch ein zur Prüfung der nicht abreichenden Klagen der Textilindustriellen niedergesetzter Ausschuß für Prohibitionen eintrat, schon am 24. April 1817 dafür, daß in den Provinzen jenseits der Weser das Verbotssystem nicht anwendbar sei. Heydebrecks und Ladenbergs Antrag, dann wenigstens für die alten Provinzen das bisherige System beizubehalten, wurde abgelehnt und die Nothwendigkeit, die ganze Monarchie einheitlich zu organisiren, betont. Doch erklärte man sich auf Antrag Rothers gleichzeitig dafür, daß der Staat für die etwa brodlos werdenden Arbeiter so lange Sorge, bis sie neuen Unterhalt gefunden hätten.

Bei der Verathung des Tarifs in den folgenden Sitzungen stellte man freie Ausfuhr der Fabrikate und freie Einfuhr fremder Rohstoffe als Prinzip auf. Dagegen hielt man Besteuerung der Ausfuhr einheimischer Rohprodukte für angezeigt. Eine eingehende Debatte verursachte die Behandlung des fremden Getreides. Heydebreck verlangte wechselnde Bemessung des Zolls je nach der Höhe der Preise. Merdel, der schlesische Oberpräsident, wünschte einen Zoll von 10%. Hinsichtlich der Transitgebühren wurde Gleichstellung derselben mit der Konsumsteuer verlangt, um Uterschleifen vorzubeugen. Doch erklärte das Finanzministerium das für unmöglich.

Bei der Frage der Regulirung der Grenzbewachung und der Bestrafung der Zollvergehen trat nochmals der Widerstreit der Ansichten der früheren und der damaligen Zeit scharf hervor. Die Männer der Födericianischen Schule verlangten Beibehaltung drakonischer Maßregeln. Dagegen wies Hoffmann in einer Denkschrift vom 10. Mai nach, daß die bisherige Strenge gar nichts geholfen habe. Trotz aller Strafen wurden 1815 in den alten Provinzen nur 2 870 797 Pfund Kaffee versteuert. Bei den vorhandenen 3841 Materialwaarenuläden bedeutete das pro Laden einen Umsatz von nur 2 Pfund täglich! An fremder Raffinade wurden 1815 in die alten Provinzen 5 317 812 $\frac{1}{2}$ Pfund eingeführt, aber nur 1 374 601 Pfund zum Konsum versteuert. In beiden Fällen lag das Vorkommen großer Uterschleife auf der Hand. Die Zahl der Defraudationsprozesse betrug in einzelnen Regierungsbezirken monatlich mehrere Hundert, aber sie betrafen immer kleine Vergehen, die großen Schmuggler faßte man nie! Alle Welt freute sich, den Fiskus zu betrügen und haßte die bestehenden Ehicanen. Die Straftantiemen hätten die Zollbeamten demoralisirt und verächtlich gemacht. Dieselben hüteten sich wohl, die Henne mit den goldenen Eiern zu tödten und nahmen vom großen Defraudanten milde Gaben. Um so heißhungriger fielen sie über arglose Leute her. Wolle man dem Geist der Nation und den Erwartungen der Zeit nicht Gewalt anthun, so müsse man mit diesem System gründlich brechen. — Man entschied sich denn auch für Grenzbewachung, Anlegung von Zollstraßen und freien, nicht kontrollirten Verkehr im Innern. Die

¹⁾ Anlage IV. Ein Excerpt bei Dieterici S. 109 ff.

Denunciantenantheile an Strafgebern wurden abgeschafft und alles gethan, um das gegenseitige Mißtrauen zwischen Zollbeamten und Publikum zu beseitigen.

Am 28. Mai wurde berathen, ob es thunlich sei, das neue Zollgesetz sogleich, ohne Rücksicht auf die innere Besteuerung einzuführen. Die Finanzleute erklärten das nur im Westen für angängig, in den alten Provinzen mache die Verschiedenheit der Branntweinaccise in Stadt und Land und die Thoraccise die vorherige Einführung wenigstens der neuen Branntweinsteuer nothwendig. Die Kommission war gegen das letztere, und sie ersuchte den Finanzminister, Schritte zu thun, um das Zollgesetz in ganz Preußen zu Anfang 1818 in Kraft setzen zu können.

Der Bülow'sche Gesetzentwurf wurde in folgender Weise umgestaltet:

§. 6. „Allen Erzeugnissen der Natur und des Gewerbsleißes aus dem Auslande, mit Ausnahme des Salzes und der Spielarten, wird im ganzen Umfange des Reichs die Einfuhr, Ausfuhr und Durchführung zugesichert, und nach dieser Regel überall verfahren werden, wenn nicht aus besonderen Rücksichten nothwendig wird, entgegengesetzte Maßregeln auf einen bestimmten Zeitraum zu treffen.“

§. 7. „Der ausgesprochene Grundsatz zu begünstigender Handelsfreiheit soll bei den Verhandlungen mit anderen Staaten zur Grundlage dienen. Diejenigen Erleichterungen, welche die Unterthanen des Reichs in anderen Ländern bei ihrem dortigen Verkehr genießen, sollen, so viel als thunlich, erwidert, und zur Beförderung des wechselseitigen Verkehrs, wo es erforderlich und zulässig, besondere Handelsverträge mit fremden Staaten geschlossen werden. Dagegen bleibt es aber auch vorbehalten, wenn Unterthanen des Reichs bei ihrem Verkehr in fremden Ländern überhaupt, und bei ihrer Schifffahrt insbesondere, Beschränkungen erfahren, wodurch ihr Handel wesentlich leidet, solche durch, den Umständen angemessene Maßregeln gegen die Unterthanen jener Länder zu vergelten.“

Ihr Votum begründete die Kommission in einem langen, vom 20. Juni 1817 datirten Gutachten, worin die ganze Kontroverse noch einmal zusammengefaßt ist. Verbote seien eine Ungerechtigkeit gegen die Gesamtheit des Volks, demoralisirten dasselbe, vertheuerten die Preise der Industriewaaren, verursachten einen lästigen und kostspieligen Zwang, beeinträchtigten den Absatz und förderten nur das Interesse einzelner Fabrikanten. Zum Schutze der heimischen Produktion reiche ein mäßiger Zoll aus. Das Prohibitivsystem gebe ferner der Industrie eine unnatürliche Richtung, verleite dazu, zum Schaden der Landwirthschaft mehr Geld und Kraft als nützlich in den Fabriken anzulegen, erzeuge Mittelmaßigkeit und ungenügende Arbeit und sei endlich aus politischen Gründen unthunlich. Die Unabhängigkeit des Staats in Hinsicht auf seine Industriebedürfnisse werde auch bei freiem Handel nicht gefährdet. Die geographische Lage Preußens lasse denselben als nothwendig erscheinen. Es komme dazu, daß die Preise der wichtigsten Rohstoffe und der Zinsfuß fast in ganz Europa ziemlich gleich seien. Dagegen sei der Lohn in Preußen niedriger als irgendwo. Bei einem Schutze von 14% für Baumwollwaaren, 10% für andere arbeits daher die preussische Baumwollindustrie mit 28%, die Wollindustrie mit 28—30%, die Seidenindustrie mit 30% Vortheil vor dem

Auslande. — Vor 1806 bestand in Preußen das Verbotssystem, aber man konnte nichtsdestoweniger in Berlin englische Waaren haben. Auch in Rußland blühte der Schmuggel. Sachsen und die Schweiz hätten nie Einfuhrverbote gekannt und besäßen trotzdessen eine große Industrie. Die gegenwärtig herrschende industrielle Krisis sei nicht durch Aufhebung der Verbote, sondern die langen Kriege und die neuen Erfindungen verschuldet. Ein vollständiges Prohibitivsystem sei ferner in Preußen nicht möglich, da vertragsmäßig auf allen seinen Strömen, ausgenommen die Oder, der Transit von Industriewaaren gestattet werden müsse und Pöfen nicht gesperrt werden dürfe. Die sechzigjährige Erfahrung vor 1806 endlich habe gelehrt, daß Verbote kein geeignetes Mittel seien, um fremde Staaten von solchen abzubringen. Vielmehr sei vielleicht eher etwas durch eine bestimmte Losfagung vom Prohibitivsystem zu erreichen. Gegenwärtig sei ohnehin die alte preussische Zollverfassung schon so durchlöchert, daß ihre völlige Beseitigung schwerlich eine besondere Krise erzeugen könne. Sollten aber doch einzelne Arbeiter ihr Brod verlieren, so sei es billig, zeitweilig für sie zu sorgen.

Der Vorsitzende der Kommission, Freiherr von Humboldt, stimmte den Beschlüssen, soweit sie den Zolltarif betrafen, noch in einem besonderen Gutachten ausdrücklich bei und erklärte sich für sofortige Einführung des Gesetzes wenigstens in den Westprovinzen. Den alten Provinzen könne das keinen sonderlichen Nachtheil bringen, der Staat aber gewinne neue Einkünfte und das Gefühl der Zusammengehörigkeit wachse.

Die Beschlüsse der Kommission wurden auf der Stelle dem König unterbreitet. In einer Kabinettsordre vom 23. Juni sprach derselbe den Herren seine Befriedigung über ihren Eifer aus und ordnete sofortige Vorlage der die Handelspolitik betreffenden Vorschläge im Staatsrath an. Gleichzeitig tadelte er aber scharf, daß man hinsichtlich der inneren Steuern sich nur auf negative Kritik der Anträge des Finanzministers beschränkt hatte.

Am 2. Juli 1817 kam die Sache im Staatsrath auf die Tagesordnung und führte hier sogleich zu einem heftigen Streit zwischen Humboldt und dem Finanzminister Grafen Bülow, welche sich schon lange haßten. Bülow erklärte den neuen Tarif im Osten nur bei gleichzeitiger Aufhebung der Accise und ihrer Kontrollen, also bei Annahme seiner Reform der inneren Steuern, einführen zu können. Im anderen Falle würden nur neue Fesseln, Beschwerden und Ausfälle entstehen, so daß er die für's Heer erforderlichen Mittel nicht ausbringen könnte. Für den Westen sei die sofortige Tarifreform allerdings möglich, aber isolirt würde sie auch den dortigen Wünschen nicht Genüge thun. Die Versammlung entschied sich dennoch mit 53 gegen 1 Stimme für Einführung des Zollgesetzes im Westen vom 1. Oktober ab und lehnte die Erhebung einer Nachbesteuerung der Fabrikate der Westprovinzen bei der Einfuhr im Osten ab.

Am 3. Juli stimmte man dann über die prinzipielle Frage ab: „Soll die in allen übrigen Theilen des Staates bestehende Freiheit der Einfuhr fremder Fabrikate gegen Erlegung einer Abgabe und unter Fürsorge des Staats für etwa leidende Fabrikanten durch administrative Maasregeln, als

Grundsatz auch für die Marken, Pommern und Schlesien Seiner Majestät dem Könige vom Staatsrath vorgeschlagen werden?“ Nur Heydebreck und Bequelin sprachen dagegen, und letzterer auch nur bedingungsweise. Er verlangte nämlich, daß Preußen den anderen Staaten nur seine Geneigtheit zum freien Verkehr mittheilen und ihre Erwidderung abwarten möge. Humboldt, Bülow, Oberpräsident Merkel, Ferber, Schuckmann und Graf Gneisenau sprachen um so lebhafter für das Prinzip. Merkel behauptete dabei übrigens sehr ungerechtfertigter Weise, daß die Nothlage der schlesischen Leinweber und die Unruhen von 1793 den Verbotgesetzen zur Last zu legen seien¹⁾. Hinsichtlich der Fürsorge des Staats für die etwa in Noth kommenden Arbeiter verlangte Altenstein, daß man dieselbe reichlich bemesse und nicht durch Almosen, sondern durch höhere Maßregeln üben möge, was Bülow versprach. Der Grundsatz des freien Verkehrs wurde schließlich mit 53 gegen 3 Stimmen angenommen.

Daß nicht mit Unrecht Bülow die gleichzeitige Reform der inneren Steuern im Osten verlangte, sah bei näherer Berathung auch der Staatsrath ein. Ohne Abschaffung der Aecise war dort Aufhebung der lästigen Verkehrsbeschränkungen zwischen Stadt und Land unmöglich. Maassen schlug daher vor, wenigstens die Transtenern sogleich zu reformiren und so die Aecise auf Brennholz, Mehl und Vieh zu beschränken, was immerhin eine erhebliche Erleichterung der Kontrolle bedeutet hätte. Dazu hielt sich indessen die Versammlung nicht für ermächtigt, da der König die inneren Steuern einer späteren Berathung vorbehalten habe. Man ging daher zur Besprechung des Zollgesetzes und des Tarifs über. Einwendungen gegen letzteren riefen nur die Positionen Wolle, Wein und Baumwolle hervor. Bei ersterer wurde der Ausgangszoll für zu hoch, beim Wein der Eingangszoll für zu niedrig erachtet. Hinsichtlich der Baumwollwaaren hatte Bülow ursprünglich vorgeschlagen, die Konsumsteuer von englischen, österreichischen und französischen je nach der Höhe der dortigen Zölle zu erheben. Die Kommission hatte diese Klausel gestrichen, da die Wirkung von Repressalien zweifelhaft sei und der hohe Zoll nur zum Schleichhandel reizt. Der Staatsrath trat in diesem wie in den beiden obigen Punkten den Vorschlägen der Kommission bei.

Am 5. Juli wurde die neue Zollordnung, welche inzwischen vom Justizministerium und der Rechtsabtheilung des Staatsraths geprüft worden war, durchberathen. Es wurden verschiedene Aenderungen beschlossen, aber im Allgemeinen das Landrecht und die Kriminalordnung zu Grunde gelegt. Zum Schluß der Sitzung wurde nochmals die Einführung des neuen Tarifs im Osten erwogen. Bülow erklärte sich bereit, die Reform durchzuführen, falls die neue Transtener angenommen werde. Gegen letztere aber sprachen die Oberpräsidenten von Schön, von Auerwald und Merkel, welche auch die Nothwendigkeit betonten, vorher nach des Königs Absicht noch Landeseinsassen zu vernehmen. Eine Verständigung kam nicht zuwege und man ließ die Sache wiederum fallen. Dagegen beschloß man

¹⁾ Siehe dagegen: Alfred Zimmermann, Blüthe und Verfall des Leinengewerbes in Schlesien. Oldenburg. Schulze'sche Hofbuchhandlung.

einstimmig, dem König möglichste Beschleunigung der Reform der inneren Steuern als dringlich vorzustellen.

Dieses Resultat erklärte Oberpräsident Sack für bedauerlich. Eine Zollgrenze im Westen allein habe er schon vor 3 Jahren mit Erfolg geschaffen, damals aber sei eine solche einseitige Maßregel für unzulässig erklärt worden. Auch Hoffmann war mit dem Beschlusse nicht zufrieden, aber er meinte, daß der Staatsrath guten Grund habe, so zu handeln, wie er gethan. Das offen angegebene Motiv, legte er Hardenberg dar, daß der König Berathung der inneren Besteuerung noch ausgesetzt habe, sei nur ein scheinbares, im Gegentheil sei der Staatsrath sogar verpflichtet anzugeben, welche inneren Maßregeln die Zollreform nach seiner Ansicht bedinge. Der eigentliche Grund sei Mißtrauen gegen die Verwaltungsmaximen Bülow's. Er selbst glaube, derselbe wolle aufrichtig „die Einführung des einfachen, milden, dem Geist der Zeit und den Bedürfnissen des Staates gleich angemessenen Steuersystems, dessen Grundlagen schon durch die Gesetzgebung von 1810 vorgezeichnet sind. Es ist ihm unverkennbar, daß dieser Wille nicht nur in dem vorliegenden Gesetzentwurfe, sondern auch in mehreren Anordnungen ausgesprochen ist, welche bisher von dem Finanz-Ministerio ausgegangen oder auf dessen Vorschlag von des Königs Majestät erlassen worden sind. Dagegen aber kann er sich auch nicht verheelen, daß die Verwaltung bisher Erfolge ergeben hat, welche mit diesem Willen gar nicht zu vereinigen sind. Die Klage über Vermehrfältigung, Kleinlichkeit und Lästigkeit in den Kontrollen, über Härte und Willkürlichkeit in der Auslegung der Steuergesetze und in der Ausführung derselben sind allgemein.“ . . . „Dieser Widerspruch zwischen dem Geiste der Verwaltung und den ausgesprochenen Grundlagen der Gesetzgebung hat ein tief gewurzelttes Mißtrauen erzeugt, welches vorzüglich die Arbeiten der Steuerkommission erschwerte.“ Man fürchtete stets, daß die Verwaltung das Gesetz aus einem ganz entgegengekehrten Geiste deuten würde, wogegen sich schwer etwas machen lassen würde. Dieses Mißtrauen werde möglicherweise auch die Notabeln-Berathungen in den Provinzen, womit die Oberpräsidenten beauftragt seien, ungünstig beeinflussen. Eine dauernde und gute Reform des Steuerwesens erklärte Hoffmann nur für möglich, wenn Bülow sogleich den neuen Tarif auch im Osten, vorläufig ohne Aenderung der inneren Steuern, einführe. Es sei das durchaus zulässig, denn die Zollerträge im Westen seien auf 2½ Millionen veranschlagt, während der Ausfall im Osten nur etwa 1 800 000 Thlr. betragen würde. Auch die nöthige Beamtenschaft sei vorhanden, wenn man nur die mehr als 300 Städte, welche weniger als 3000 Einwohner zählen, dem flachen Lande gleichstelle und die Zollbeamten aus ihnen nehme. Schon jetzt bestehe ein verschiedener Salzzoll ost- und westwärts der Elbe und westwärts der Weichsel und gelte in den alten Provinzen noch das Verbotssystem, ohne daß an diesen Flüssen Zolllinien beständen. Es würde also auch die sofortige Einführung des neuen Tarifs ohne besondere Schwierigkeiten zu ermöglichen sein!

Zu diesem Sinne stellte Hardenberg die Angelegenheit dem König vor. Das Resultat war eine Kabinettsordre vom 1. August 1817, worin Friedrich Wilhelm III. das Prinzip der freien Einfuhr ein für allemal billigte

und anordnete, daß der neue Tarif in der ganzen Monarchie gleichzeitig und zwar am 1. Januar 1818 eingeführt werde. Da indessen die Grenzbesetzung nicht mit einem Schlage durchgeführt werden könne, solle der Finanzminister mit der Einrichtung derselben im Westen beginnen.

Trotz dieses Befehls war Ende 1817 von der Einführung der Zollreform noch an keinem Punkte die Rede. Bülow vermochte der sich ihm entgegenstellenden Schwierigkeiten nicht Herr zu werden und mußte sogar sein Portefeuille mit dem des neu gebildeten Handelsministeriums vertauschen. Auch eine von Hardenberg neu gebildete Kommission wußte keinen Ausweg zu finden. Doch die oben erwähnten auswärtigen Verhältnisse und die Klagen der Rheinlande sorgten dafür, daß die Frage stets auf der Tagesordnung blieb.

Dezember 1817 forderte Hardenberg den neuen Finanzminister Kleviz auf, schleunige Einführung des neuen Tarifs wenigstens im Westen vorzubereiten. Im Einverständniß mit ihm wurden Januar 1818 verschiedene Abtheilungen des Staatsraths zu einem eiligen Gutachten darüber veranlaßt, ob der Tarif im Westen 4 Wochen nach erfolgter Publikation und im Osten, sobald Erlaß für die inneren Steuern geschaffen werde, in Kraft zu setzen sei. Dieses Votum fiel dahin aus, daß der Tarif ohne Rücksicht auf die innere Besteuerung, deren Regelung noch unabsehbar, am 1. Januar 1819 im Osten und auf der Stelle im Westen in Kraft treten müsse. Der augenblickliche Zustand schädige Handel und Industrie aufs ärgste.

Am 10. März 1818 kam dieses Gutachten im Plenum des Staatsraths zur Sprache. Kleviz legte nochmals die Unhaltbarkeit des alten Systems dar und sprach seine Bereitwilligkeit an, Durchführung der Reform in jeder Weise zu beschleunigen. Aber er warnte auch vor Ueberhütung und erklärte sich gegen die Festsetzung von Terminen, bevor man deren Innehaltung ganz gewiß sei. Die Vorarbeiten seien noch nicht abgeschlossen und bei der schlechten Finanzlage könnten Ausfälle gefährlich werden. Im Westen halte er eine baldige Einführung des Tarifs für zulässig, falls man den Zeitpunkt ihm freistelle, für den Osten aber müsse er Festsetzung des geeigneten Augenblicks sich vorbehalten. Der Staatsrath erklärte sich mit 31 gegen 8 Stimmen für unverzügliche Einführung des Tarifs im Westen und lehnte die Festsetzung eines Termins für den Osten mit 21 gegen 20 Stimmen ab. Eine Nachschußsteuer von den aus den westlichen Provinzen während der Uebergangszeit nach den östlichen verhandten Waaren, welche vorgeschlagen war, um den Fabrikanten im Osten den Grund zu Beschwerden zu nehmen, wurde wiederum verworfen.

Der König erteilte diesen Beschlüssen mittelst Kabinettsordre vom 26. Mai 1818 seine Zustimmung, bestimmte aber zugleich, daß der Tarif bis spätestens zum 1. Januar 1819 auch in den Ostprovinzen in Kraft treten solle. Das unter demselben Datum vom König unterzeichnete Zollgesetz stimmt wörtlich mit dem vom Staatsrath bereits 1817 umgearbeiteten und von Kleviz und Diederichs revidirten, 29 Paragraphen umfassenden Entwurf überein. Die darin aufgestellten, epochemachenden Grundsätze sind folgende:

§. 1. „Alle fremden Erzeugnisse der Natur und Kunst können im ganzen Umfange des Staats eingebracht, verbraucht und durchgeführt werden.“

§. 2. „Allen inländischen Erzeugnissen der Natur und Kunst wird die Ausfuhr gestattet.“

§. 3. „Ausnahmen hiervon sind zulässig aus polizeilichen Rücksichten und auf bestimmte Zeit.“

§. 5. „Die vorstehend ausgesprochene Handelsfreiheit soll den Verhandlungen mit anderen Staaten in der Regel zur Grundlage dienen. — Erleichterungen, welche die Unterthanen des Staats in anderen Ländern bei ihrem Verkehr genießen, sollen, soweit es die Verschiedenheit der Verhältnisse gestattet, erwidert und zur Beförderung des wechselseitigen Verkehrs sollen, wo es erforderlich und zulässig, besondere Handelsverträge geschlossen werden. Dagegen bleibt es aber auch vorbehalten, Beschränkungen, wodurch der Verkehr der Unterthanen des Staats in fremden Ländern wesentlich leidet, durch angemessene Maasregeln zu vergelten.“

Nach dem zugehörigen Tarif war die Einfuhr von Rohstoffen fast frei, Industrieerzeugnisse zahlten einen Zoll von 10% ihres Durchschnittswerths nach dem Gewicht, Kolonialwaaren dagegen bis zu 20%. Der Transit war im Durchschnitt mit $\frac{1}{2}$ Thlr. pro Centner besteuert.

Trotz der erfolgten Genehmigung konnte die Zollreform auch im Westen nicht sogleich durchgeführt werden. Kaum wurden nämlich die Grundzüge des Tarifs bekannt, als ein wahrer Petitionsturm aus den Rheinlanden erfolgte. Oberpräsident von Vincke, der doch selbst den Staatsrathsverhandlungen beigewohnt und mit der Majorität gestimmt hatte, der Regierungspräsident von Bestel, der Geheime Regierungsrath Sakobi und eine Menge Städte erhoben alle denkbaren Einwände und klagten, daß die dortigen Interessen schwer verletzt würden. Auch die Presse nahm gegen die Reform Partei. Hoffmann war darüber entrüstet. Es sei diese Opposition, bemerkte er, ein trauriger Beweis, wie gering das Publikum die Vorbereitungen der Regierung schätze und welche trasser Unwissenheit es den Staatsrath für fähig halte. Alles, was vorgebracht werde, sei längst und gründlich erwogen worden. „Die Erscheinungen der Zeit bestätigen immer mehr, daß durchaus keine erhebliche neue Anordnung mehr ausführbar ist, wenn nicht die Berathungen darüber mit voller Oeffentlichkeit geführt werden, die Gründe für und wider offen zu Jedermanns Kenntniß daliegen und die Ueberzeugung dadurch begründet wird: es sei wirklich, wenigstens in der Hauptsache, das möglichst Beste gewählt worden. — Die Welt läßt sich nicht mehr anders als durch diese Ueberzeugung beherrschen, das Vertrauen, welches sonst deren Stelle vertrat, ist verloren, bloße Gewalt vermag nichts, wenn ihr nicht entweder Ueberzeugung oder Vertrauen zur Seite steht, und ihren Gebrauch rechtfertigt. — Es handelt sich gar nicht mehr um irgend eine theoretische Frage, sondern um die praktische Aufgabe, durch welche Mittel die durch die Macht der Meinung überall gelähmte Regierung mit Nachdruck und Nachhalt wieder in Thätigkeit gesetzt, und das Gute, was man von allen Seiten aufrichtig will, wirklich zur Ausführung gebracht werden könne.“ — Den

Fabrikanten selbst ertheilte Hoffmann eine sehr ausführliche und gründliche Belehrung, welche ihnen alle etwaigen Hoffnungen benehmen mußte¹⁾.

Ebensowenig wie er ließ sich Kiewitz durch die Klagen irren machen. Freiherrn von Binde gab er auf seine Vorstellungen eine Antwort, die an Deutlichkeit nichts zu wünschen läßt. „Es ist Ew. Hochwohlgeboren die allgemeine Absicht des Gouvernements unbezweifelt noch in Erinnerung, die dahin geht, den neugeschaffenen Körper des Preussischen Staats, zu einem innig zusammenhängenden Ganzen so zu verschmelzen, daß die Bewohner des entfernten Südens und Westen an der Lage der Bewohner im Osten und Norden und umgekehrt gleich lebhaften und herzlichen Antheil nehmen. Als Mittel zu diesem Zwecke ist die Annahme des Principis erkannt worden, der Genuß gleicher Rechte und die Tragung gleicher Lasten. Die Bewohner der östlichen Provinzen werden in der Absicht manche ihnen werth gewordenen Angewohnungen entsagen müssen und dafür nur darin eine Entschädigung finden können, daß die Bewohner des Westen mit gleicher Bereitwilligkeit ähnliche Opfer bringen. Die Steuer-Einrichtung steht zwar auf einer sehr unteren Stufe, auf der großen Leiter, welche zu dem Ziele führt, aber sie muß, um zu diesem zu gelangen, eingeschritten werden und wenn dies gleich manche Local-Ausnahmen allerdings zuläßt, so sind doch die Berührungspunkte, einer gewissen Klasse der Nation, deren Interesse wohl Berücksichtigung verdient, im Osten und Westen nicht so entfernt, als es mitunter im ersten Augenblick scheint.“ Der Ostprovinz-bewohner habe nicht weniger Beschwerden über die Konkurrenz des Westens als umgekehrt. Uebrigens sei an der Sache nichts mehr zu ändern, sie sei jetzt Gesetz. Er sei aber überzeugt, daß, sobald man sich in die neuen Einrichtungen eingelebt habe, viele Scherereien von selbst wegfallen würden.

Man vertagte denuoch die Einführung des Gesetzes im Westen bis zum 1. September 1818. Einen weiteren Aufschub lehnte Hardenberg auf dringliche Vorstellung von Kiewitz ab. Am 1. Januar 1819 war Preußen in seinen Haupttheilen von einer einzigen Zolllinie umschlossen!

¹⁾ Anlage V.

Zweites Buch.

1. Kapitel.

Große Unruhe erregte das nach so vielen Kämpfen vollendete Reformwerk Preußens bei den deutschen Kleinstaaten. Schon im August 1818 machte der nassauische Minister Freiherr von Marschall dem preussischen Gesandten von Otterstedt Vorstellungen. „Sie werden sich und uns einen schlechten Dienst durch Hemmen des freien Verkehrs leisten. Die Bayern verlangen nicht besser, als daß man sich in Manthangelegenheiten an sie anschließt. Dazu könnte es führen, wenn Preußen gegen den Süden von Deutschland nicht seine Donau-Gesetze andernst modificirte als gegen den Norden.“ Otterstedt sandte diesen Protest nach Berlin und erhob auch seinerseits Bedenken gegen die Maßregel. Sie könne Preußen nur Nachtheil bringen, sie sei „der Ableiter des logischen Vertrauens und der moralischen Achtung zu und für Preußen“. Hardenberg erhielt dieses Aktenstück gerade während seiner Anwesenheit am Kongreß zu Aachen, wo ihm und dem auswärtigen Minister, Grafen Bernstorff, der österreichische Kanzler gleichfalls Vorstellungen gegen das Zollgesetz machte und ihm unter Hinweis auf die Mißerfolge Josephs II. rieth, nach österreichischem Muster Provinzialzölle einzuführen¹⁾. Metternichs Worte machten aber ebenso wenig Eindruck, wie die Otterstedts. Geheimrath Rother theilte letzterem im Auftrage Hardenbergs einfach mit, daß das Zollgesetz erst nach den gründlichsten Beratungen und Erwägung aller Umstände vom König genehmigt worden sei. Er sei auf seinem Standpunkte nicht in der Lage, die diesbezüglichen Verhältnisse gebührend zu würdigen.

Die vollständige Einführung des preussischen Zollsystems machte sich natürlich zu allererst den Kleinstaaten und zwar in sehr unangenehmer Weise fühlbar. Sie fanden sich plötzlich zwischen Zollmanern eingepreßt, mußten für den Bezug ihrer Waaren über Preußen hohen Transitoll zahlen und ihre Industrie verlor die Möglichkeit, mit der geschützten preussischen zu konkurriren. Ein geordnetes, den Zeitbedürfnissen entsprechendes Zollwesen war fast in keinem dieser Staatsgebilde vorhanden und in vielen überhaupt nicht möglich. Besonderen Zorn erregte aber die Thatsache, daß die preussische Zollgrenze Landesheile von 13 deutschen Staaten ohne

¹⁾ Treitschke, Deutsche Geschichte. II S. 487.

Weiteres mit einschloß. Man sah darin eine Verletzung der Souveränitätsrechte.

Ihren besten Ausdruck fand die Stimmung der Kleinstaaten in einer Denkschrift, welche der badische Beamte Nebenius bereits Neujahr 1819 fertigstellte und welche im April seitens der badischen Regierung an die Klammern vertheilt wurde¹⁾. Deutschland, meinte er, leide allerdings in hohem Maße unter dem Prohibitivsystem Englands, Frankreichs und der Niederlande und überall würden Retorsionen gegen diese Staaten verlangt. Aber mehr noch als durch sie leide Deutschland durch die Anstrengungen einzelner deutscher Staaten, welche sich allein Schutz schaffen wollten. Ausgenommen Oesterreich sei kein deutsches Land im Stande, sich wirksam gegen fremde Konkurrenz abzuschließen. Wäge es den Versuch dennoch, so treffe es vielmehr die deutschen Nachbarn als den Ausländer. Und auch sich selbst werde jeder deutsche Staat, der trotz seiner langen Landgrenzen das Prohibitivsystem anwende, stark schädigen. Er könne ja keinen großen inneren Markt bilden, sondern bestche ganz aus Grenzdistrikten. Das vereinzelte Vorgehen eines deutschen Landes vernichte daher alles Gemeingefühl, rege alle Leidenschaften auf und verleite ungezählte Menschen zum demoralisirenden Schmuggel. Schon jetzt rege sich in zwei Dritteln Deutschlands allgemeine Unzufriedenheit, sei doch der herrschende Zustand in zu argem Kontrast mit den durch Artikel 19 der Bundesakte erweckten Hoffnungen. Diesen Uebeln lasse sich nur abhelfen, wenn alle deutschen Staaten (nebst Oesterreich) erstens gegenseitig ihre Ein-, Aus- und Durchfuhrverbote und alle eigentlichen Zölle aufhoben und zweitens ein gemeinsames Zollsystem gegen das Ausland annähmen. Der Ertrag einer solchen Zollerhebung, welcher nach der Bevölkerungszahl zu vertheilen wäre, würde reichlich die Opfer bezahlen. Allerdings müßten gleichzeitig alle deutschen Staaten ihre inneren Steuersysteme in möglichste Uebereinstimmung bringen. Die Ausführung dieser Vorschläge müßte einer aus Sachmännern gebildeten Kommission übertragen werden, wie es hinsichtlich der Militärverhältnisse des Bundes geschehen sei.

Diese Gedanken theilten viele einsichtige Männer in Deutschland, die gern den Zweck, aber nicht die Mittel wollten. Den ganzen Jammer der damaligen deutschen Verhältnisse und die absolute Ohnmacht des Bundes machten sie sich dabei aber nicht klar. Männer dieser Art hatten bereits 1817 zu Leipzig einen Verein zur Besserung der deutschen Handels- und Industrieverhältnisse gebildet, aber nichts erreicht²⁾. Das Vorgehen Preussens, das Aufsehen, welches dadurch erregt wurde und die handelspolitische Frage auf die Tagesordnung brachte, veranlaßten sie zu einem neuen Versuche³⁾. April 1819 gründeten eine Anzahl Industrieller und Kaufleute, wie Müller aus Immenstadt, Kaufmann Schnell aus Nürnberg, C. Weber aus Gera mit dem Tübinger Professor der Volkswirthschaft, List, einen neuen Verein und richteten gelegentlich der Ostermesse zu Frank-

¹⁾ Abgedruckt als Anlage zu Nebenius, Denkschrift für den Beitritt Badens zu dem . . . Zollverein. Karlsruhe 1833.

²⁾ Weber, Zollverein. S. 4.

³⁾ Treitschke, II. S. 610 ff.

jurt a. M. an den Bundestag eine Petition. Sie verlangten darin Ausführung des Artikels 19 der Bundesakte und gemeinjamc Retorsionen gegen das Ausland. Obwohl den Wittstellern laut ihrer Eingabe die Ansicht vorschwebte, daß Preußen durch seinen Tarif die übrigen deutschen Staaten nöthigen wolle, sich ihm anzuschließen und so allgemeine deutsche Handelsfreiheit herbeizuführen, war ihr Zweck doch, mit Hilfe des Bundes Preußen zur Wiederaufhebung seiner Maßregel zu zwingen.

Am 24. Mai 1819 kam die Petition in Frankfurt zur Sprache. Der hannoversche Bundestagsgesandte von Martens, welcher darüber referirte, meinte, daß wenn auch der Handels- und Gewerbsverein bisher der Genehmigung der Stadt Frankfurt entbehre und die 70 Unterzeichner der Eingabe nicht als die Vertreter des gesammten deutschen Handelsstandes angesehen werden könnten, die Sache selbst allerdings die Bundesversammlung angehe. Die Abschaffung aller inneren Zölle sei theoretisch allerdings sehr vortheilhaft, aber mit sehr großen Schwierigkeiten verknüpft. Er fügte hinzu, „daß wohl jedermann einsehe, wie wünschenswerth es sey, daß sich die Bundesglieder baldmöglichst unter einander über eine billige Ermäßigung der Zölle und Rauthen, zumal der Transit-Zölle, vereinigen und sich dadurch der Nothwendigkeit der den freundschaftlichen Verhältnissen der Mitglieder so wenig entsprechenden Retorsionen überheben möchten; es dürfte wohl hierzu nicht erst der Aufforderung von Privatpersonen bedürfen, um die Bundesglieder geneigt zu machen, sich die Erfüllung des 19. Artikels angelegen seyn zu lassen, wenngleich auch hierin mehr von besonderen Vereinbarungen zwischen einzelnen, insonderheit benachbarten, Staaten als von allgemeinen Bundestags-Beschlüssen zu erwarten seyn möchte.“ Es sei den sich beschwert fühlenden Geschäftsleuten übrigens unbenommen, sich bei ihrer eigenen Regierung zu beklagen und sie zu Verhandlungen mit den zur Klage Anlaß gebenden Staaten zu veranlassen. Erst wenn zwischen den Staaten selbst Differenzen entstanden, würde die Verwendung des Bundes am Platze sein ¹⁾.

Nach Lage der Sache war dieses Votum durchaus zutreffend, und einstimmig beschloß der Bundestag auf Martens Antrag, den Wittstellern zu eröffnen, daß er bei der ohnehin bevorstehenden Verathung des Artikels 19 auch diesen Gegenstand reiflicher Prüfung unterwerfen werde.

Trotz dessen kamen am 22. Juli die großherzoglich- und herzoglich-sächsischen Häuser auf Lists Antrag zurück und verlangten schleunige Aufhebung der Zolllinien innerhalb Deutschlands, welche das gewerbreiche Thüringen in die größte Noth brächten. Die Ausführung des Artikels 19 der Bundesakte sei wohl schwierig, aber durchaus nicht unmöglich, da Preußen unterm 6. Juni in einer Note offiziell seine Bereitwilligkeit ausgesprochen habe: „jedem deutschen Bundesstaate die freie Einfuhr seiner eigenen Landeserzeugnisse und Fabrikate in dem ganzen Umfang seines Gebiets zu gestatten, welcher nicht allein die Preussischen Landeserzeugnisse und Fabrikate Preussischer Unterthanen in gleicher Art zulasse; sondern auch in der Lage sey, Sicherheit dafür zu leisten, daß keine fremden Landeserzeugnisse und Fabrikate unter der Benennung der seinigen, oder ver-

¹⁾ Die Darstellung bei Treitschke, II. S. 612, ist ungenau.

mischt mit denselben, in die Preussischen Länder eingeführt . . . würden.“ Die Anregung hatte keine weitere Folge, als daß die Versammlung Ernennung einer Kommission nach Schluß der Ferien beschloß. Ebenjowenig Wirkung hatten die am 5. August vorgebrachten Beschwerden des Großherzogthums Hessen, welchem die preussischen Maßnahmen unangenehm fühlbar wurden. Am 20. September sprach endlich auch Anhalt lebhaftest Anklagen gegen Preußen aus, während Bayern, Hannover und Mecklenburg sich bereit erklärten, zur Erzielung freien Verkehrs in Deutschland mitzuwirken.

Zwischen hatte Baden, dessen Kammern auf Grund der Nebeninsischen Schrift sich nachdrücklich für Aushebung der Zollgrenzen in Deutschland erklärt hatten, die Sache auch auf den Karlsbader Konferenzen zur Sprache gebracht. Sein Vertreter, Freiherr von Versteht, vertheilte im August 1819 an die Konferenzmitglieder eine Denkschrift über die Nothwendigkeit freien Verkehrs im deutschen Bunde und beantragte eine gründliche Berathung derselben¹⁾. Graf Wizingerode und andere Delegirte unterstützten den Antrag, während mehrere Staaten den Gegenstand als zu verwickelt für die Konferenz bezeichneten und Mecklenburg empfahl, zunächst einmal den Verkehr mit Lebensmitteln in ganz Deutschland freizugeben.

Metternich dachte gar nicht daran, Oesterreichs Grenzen für Deutschland zu öffnen. Um aber jeden Anschein der Liberalität zu vermeiden und alles Obin auf Preußen ruhen zu lassen, verschob er eine Aeußerung und erklärte schließlich in der XXXI. Sitzung: der Handel, seine Ausdehnung wie seine Beschränkung gehöre zu den ersten Befugnissen der souveränen Gewalt. Deutschland bestehe aber aus einer Verbrüderung souveräner Staaten. In Deutschland könne daher die Handelsfrage nicht allein in Beziehung auf die deutsche Gesamtmacht betrachtet werden, sondern es sei vorher nöthig, daß die Handelsverhältnisse der Einzelstaaten unter einander zu einer gedeihlichen Verständigung herangereift seien. Die jetzige Konferenz sei für die Lösung dieser Aufgabe ungeeignet. Er überwies den Gegenstand am 31. August der für die nächste Zeit in's Auge gefaßten Wiener Konferenz.

Bevor dieselbe begann, errang Preußen in dem Streite, welchen sein Zollsystem mit den thüringischen Kleinstaaten hervorgerufen hatte, einen kleinen Erfolg. Die verschiedenen Landesherren, deren Gebiet theilweise in Preußen enklavirt worden war, wollten es sich nicht gefallen lassen, daß von allen nach ihren Ländern gehenden Waaren der preussische Zoll erhoben wurde, obwohl man ihnen in Berlin Auszahlung des davon erzielten Einkommens anbot. Sie schrien über Verletzung ihrer Souveränität und belästigten Preußen mit Klagen über Klagen. Vergebens schlug man ihnen Bildung eines thüringischen Zollvereins und Verbindung desselben mit Preußen vor, vergebens erklärte Preußen, daß es anderen Staaten ebenfalls freistelle, preussische eingesprenzte Gebietstheile als Enklaven zu behandeln. Da gelang es wenigstens, den Fürsten von Schwarz-

¹⁾ Regidi, Aus der Vorzeit des Zollvereins, 1865. Protokolle der Wiener Ministerialkonferenzen.

burg-Sondershausen umzustimmen und zum feierlichen Eintritt in das preussische Zollsystem am 25. October 1819 zu gewinnen. Man sagte ihm dafür einen der Kopfzahl seiner Unterthanen entprechenden Antheil an den Zolleinkünften zu, was für ihn ein sehr gutes Geschäft bedeutete.

Ein Stein des Anstoßes war damit aus dem Wege geschafft, aber die Zahl der Gegner der preussischen Zollreform blieb noch immer sehr groß. Die rheinischen Städte klagten fortgesetzt über den nach ihrer Ansicht zu hohen Tarif, und die öffentliche Meinung im übrigen Deutschland sah in Preussens Verhalten einen Akt der größten Feindseligkeit gegen die gemeinsamen Interessen. Nur wenige Männer wie der Schriftsteller Beuzenberg und der Kaufmann Arnoldi in Gotha erkannten die Wichtigkeit und den Werth der preussischen Maßnahmen an. List und sein Verein konnten sich zu dieser Objectivität nicht aufschwingen. Sie machten Weichnachten 1819 vielmehr in Berlin selbst durch eine Deputation den Versuch, Preußen für ihre Auffassung zu gewinnen. Der Erfolg war nur der, daß die preussischen Minister ihnen erklärten: „Daß die preussische Regierung weit entfernt, durch einseitige Maßregeln den Wohlstand der deutschen Nachbarstaaten untergraben zu wollen, sich freuen würde, wenn alle Regierungen Deutschlands über die Grundsätze eines gemeinschaftlichen, die Wohlfahrt aller Theile fördernden Handelssystems sich vereinigen könnten, wozu die preussische Regierung sehr gern die Hände bieten werde, um ihrerseits mitzuwirken, daß dem ganzen Deutschland die Wohlthat eines freien, auf Gerechtigkeit gegründeten Handels zu theil werde. Es ist ihnen aber auch nicht verhehlt worden, daß der Zustand und die Verfassung der einzelnen deutschen Staaten noch keineswegs zu gemeinsamen Anordnungen vorbereitet erscheine; wozu auch besonders gehöre, daß die gemeinsamen Anordnungen in einem gemeinsamen Sinne von Allen gehalten würden. Die Sache scheine daher jetzt nur darauf zu führen, daß einzelne Staaten, welche sich durch den jetzigen Zustand beschwert glaubten, mit denjenigen Bundesgliedern, von denen nach ihrer Meinung die Beschwerden veranlaßt werden, sich zu vereinigen suchten und daß auf diesem Wege übereinstimmende Anordnungen von Grenze zu Grenze weitergeleitet würden, welche den Zweck hätten, die inneren Scheidewände mehr und mehr wegfallen zu lassen.“ Diese Erklärung wurde auch in Nr. 131 der Staatszeitung veröffentlicht.

In genau demselben Sinne war die Instruktion gehalten, welche Hardenberg dem auswärtigen Minister Grafen Bernstorff zu den Wiener Beratungen ertheilte. Am 25. November 1819 begannen dieselben. Es wurde für die Handels- und Verkehrsfrage ein Ausschuss ernannt, bestehend aus Graf Bernstorff für Preußen, Freiherrn von Berstett für Baden, Freiherrn von Zentner für Bayern, von Fald für Luxemburg, Graf Einfeldel für Sachsen, Hach für die freien Städte und von Berg für Oldenburg, Anhalt und Schwarzburg.

Ehe der Ausschuss zusammentrat, begannen sämtliche Gegner Preussens Sturm zu laufen. Der Herzog von Köthen, welcher von Metternichs Agenten, Adam Müller, berathen wurde, erschien selbst, um Freieibung seiner Enklaven und zollfreie Schifffahrt auf der Elbe durchzusetzen. Auch der Herzog von Koburg suchte persönlich in Wien gegen Preußen Stin-

mung zu machen. Der wassauische Minister von Marschall vertheilte eine Denkschrift, in welcher er gegen Preußen die maßlosesten Anklagen erhob. Baden suchte durch Verbreitung der Nebenins'schen Denkschrift Eindruck zu machen. Bayern und Hessen-Kassel endlich hatten eiligst hohe Zolltarife eingeführt und übten Repressalien gegen Preußen. Endlich erschien auch List mit seinen Freunden Schnell und Weber, um im Namen des Handelsvereins die Pacht der deutschen Grenzzölle unter Voraussetzung der Freigebung des Verkehrs im Innern durch eine Aktiengesellschaft für 30 Millionen Thaler jährlich vorzuschlagen. Ihre Ankunft veranlaßte Metternich, den sofortigen Zusammentritt des Handelsausschusses zu bewirken, um, wie er sagte, festzustellen, ob die Versammlung seine Ansicht theile, daß man den Verein gar nicht anerkennen und noch weniger mit ihm verhandeln dürfe.

Am 12. Januar 1820 fand die erste Sitzung des Ausschusses statt. Schon dabei ließ Bernstorff über die Entschlicung Preußens keinen Zweifel. Er bezeichnete es als einen Mißgriff, daß der Wiener Kongreß überhaupt Handelsfragen als Objekt für Bundesbeschlüsse vorbehalten habe. Preußen müsse auf seiner Autonomie bestehen und könne von seinem System in keinem Punkte zu Gunsten anderer Staaten abgehen. Nur auf dem Wege von Verträgen einzelner Nachbarstaaten mit einander sei Hülfe möglich. Berstett wünschte aber wenigstens den Versuch einer Verständigung, um den Schreier und Demagogen nicht neue Waffen in die Hand zu geben. Er schlug Errichtung einer eigenen ständigen Kommission am Bundestage für die Handelsangelegenheiten vor, worauf Bernstorff einging. Er versprach auch, bei Oesterreich und Bayern zu vermitteln, daß sie einem allgemeinen Abkommen wegen freien Verkehrs der Lebensmittel beiträten.

In der zweiten Sitzung beantragte Bernstorff, daß man die Sache an die Bundesversammlung verweisen solle. Sie möge, wenn möglich, Verträge zwischen benachbarten Staaten vermitteln und die Freiheit des Lebensmittelverkehrs durchführen. Trotzdem einzelne der Kleinstaaten immer noch Versuche machten, einen gegen Preußen gerichteten Beschluß durchzusetzen, drang bei der festen Haltung Bernstorffs und dem bösen Willen Oesterreichs des ersteren Antrag durch und es wurde demnach seitens des Ausschusses beschlossen, dem Plenum folgende Vorschläge zu machen:

„I. Die Bundesversammlung hat die Beförderung und Erleichterung des deutschen Handels überhaupt und insonderheit auch des Verkehrs zwischen den einzelnen Bundesstaaten nach Auleitung des 19. Artikels der Bundesakte, als einen der Hauptgegenstände ihrer Aufmerksamkeit und Thätigkeit anzusehen und sich fortwährend zu bestreben, die diesem Endzwecke entgegenstehenden Hindernisse aus dem Wege zu räumen.

II. Sie hat zur näheren Bearbeitung dieser Gegenstände einen Ausschuss zu bestellen und demselben die Befugniß zu ertheilen, zu seinen Berathungen diejenigen Sachverständigen zuzuziehen, welche einzelne Bundesstaaten zu diesem Ende abzuordnen sich veranlaßt finden möchten.

III. Zuwörderst und vorzugsweise hat die Bundesversammlung ihre Bemühungen dahin zu richten, daß die in ihrer Mitte früher eingeleitete Verhandlung wegen des freien Verkehrs mit allen Arten von Getreide, Hülsen-

früchten, Kartoffeln und Schlachtvieh wieder angeknüpft und eine Vereinbarung darüber nach Möglichkeit befördert und zur Ausführung gebracht werde.

IV. Um auch der Flußschiffahrt die derselben durch die Wiener Kongreßakte zugesicherte Erleichterung wirklich zu gewähren, machen sämtliche dabei theilhaftige Bundesglieder sich verbindlich, die deshalb schon bestehenden Unterhandlungen so eifrig zu betreiben und so schnell zu beendigen, als die Natur des Gegenstandes es zulassen kann, wie auch da, wo noch keine Unterhandlungen eingeleitet sind, solche baldthunlichst eintreten zu lassen.

V. Die in Folge der vorstehenden Bestimmungen den sämtlichen Bevollmächtigten am Bundestage zu ertheilenden Instruktionen sind denselben binnen kürzester Zeit zuzusenden. —“

Die Kleinstaaten hatten mittlerweile, als sie sahen, daß sie auf der Konferenz schwerlich ihr Ziel erreichen würden, unter einander Schritte gethan, um Preußen mit mehr Aussicht auf Erfolg als bis dahin entgegenzutreten. Schon im Dezember 1819 hatte der hessen-darmstädtische Minister du Thil Baden und Nassau aufgefordert, sich über die Regulirung der Handelsverhältnisse unter einander zu verständigen. Freiherr von Berstett hatte diesen Gedanken lebhaft aufgegriffen und andere Staaten dafür interessiert¹⁾. Auch Sachsen-Weimar hatte ein gemeinsames Vorgehen mit Kassel, Gotha und Meuß gegen Preußen in Erwägung gezogen. Nach du Thils Absicht sollten zwischen den verbündeten Staaten alle Zölle fallen, nach außen aber kein gemeinsamer Tarif angenommen werden, sondern jedes Land seine Zölle nach freiem Ermessen festsetzen. Bernstorff erfuhr von dem Plane sehr bald, aber er hielt denselben nicht für bedenklich, erklärte sogar in seinem Berichte vom 29. Januar 1820 das Zustandekommen eines solchen Vereins im Allgemeinen für erwünscht. Freilich, fuhr er fort, denke man an Retorsionen gegen Preußen, und es könnten sich leicht politische Zwecke mit den wirthschaftlichen verknüpfen. Metternich billigte das Projekt natürlich. So kam am 9. Februar 1820 ein vorläufiger Abschluß zwischen Baden, Darmstadt, Thüringen und Nassau zu Stande, und Bayern sowie Kurhessen versprachen gleichfalls den Beitritt in Erwägung zu nehmen. Damit aber gerieth die Sache einstweilen ins Stocken und erst die Plenarberatungen über den Ausschlußbericht wendeten ihr wieder Aufmerksamkeit zu.

Die Konferenz zog den erwähnten Bericht am 29. März in Erwägung, wobei Köthlen seine Klagen erneuerte. Nachdem dann am 11. Mai Korffschall nochmals seine Unzufriedenheit über die Nichtbeachtung seiner und Berstetts Vorschläge geäußert hatte, griff Tritsch Preußen heftig an und verlangte, daß man bestimmt die Herstellung solcher Einrichtungen in den Bundesstaaten zusagen solle, womit sich ein gegenseitiger freier Verkehr erreichen lasse; daß ferner die Freiheit des Lebensmittelverkehrs beschloffen und auch für die Enklaven sogleich eine Norm festgesetzt werde. Der letzte Punkt erregte eine lebhafteste Debatte, da Bernstorff jede Einmischung des

¹⁾ Treitschke, III S. 38. Dagegen bestreitet Weber, Zollverein S. 13, Note, diesen Sachverhalt.

Bundes in eine derartige rein preussische Angelegenheit scharf zurückwies. Dagegen stimmte er der Aufhebung der Lebensmittelzölle durchaus bei, und auch Metternich versprach, dafür die Genehmigung des Kaisers einzuholen. Die Annäherung des Kaisers blieb aber jezt ebenso aus wie schon früher. Metternich stellte seine Zustimmung zwar für die Zukunft in Aussicht, doch erfolgte dieselbe nie. Das Resultat der Konferenz in der Handelsache war also einfach neue Verweisung derselben an die Bundesversammlung.

Unter dem Eindruck dieser Niederlage unterzeichneten am 19. Mai 1820 Bayern, Württemberg, Darmstadt und Thüringen einen Vertrag, wonach sie sich verpflichteten, binnen 3 Monaten eine Berathung zu Darmstadt abzuhalten, um dort Abschaffung der Binnenzölle und ein gemeinsames Grenzzollsystem zu vereinbaren. In der süddeutschen Presse erregte dieser Akt großen Jubel und List glaubte damit den ersten Schritt zur Verwirklichung seiner Pläne gethan zu sehen. In Preußen hegte man indessen mit Recht ernsthafte Zweifel an dem wirklichen Zustandekommen des Vereins.

Die Konferenz trat am 13. September 1820 in Darmstadt zusammen. Da indessen keiner der Staaten genau wußte, was er eigentlich wollte, da keiner auch das geringste Opfer zu Gunsten der anderen zu bringen geneigt war und die verschiedensten Absichten und Interessen die Theilnehmer an den Berathungen bewegten, so vermochte Rebenius, der eigentliche leitende Geist der Koalition, trotz langer Verhandlungen nichts zu erreichen¹⁾.

In Berlin hatte man dieses Resultat vorausgesehen und sich daher um die Angelegenheit, auf welche die öffentliche Meinung die größten Erwartungen gesetzt hatte, gar nicht gekümmert. Im Sommer 1823 brach Darmstadt die Verhandlungen einfach ab und versuchte ein eigenes Zollsystem anzunehmen. Umsonst hatte Württemberg sich die Gegenseite zu vermitteln bestrebt²⁾. Auch dieser Staat und Baden führten nunmehr eigene Zolltarife ein und ein allgemeiner Zollkrieg brach in Süddeutschland aus, wobei das Schmuggelgeschäft in Frankfurt und Baden blühte.

Die Unerträglichkeit dieses Zustandes brachte die Gemüther einander etwas näher. Im September 1824 schlossen Baden und Hessen-Darmstadt einen Handelsvertrag. Gleichzeitig näherten sich Bayern und Württemberg einander und verabredeten einen Zollverein. Diese heimliche Verständigung verletzete aber wieder die anderen Staaten, so daß eine Reihe derselben sich gleich darauf in Heidelberg verpflichtete, nur in fester Gemeinschaft vorzugehen und auf selbständiger Zollverwaltung für jeden Staat zu bestehen. Unter diesen Umständen konnte auch der Konferenz in Stuttgart, welche im Februar 1825 auf Einladung Bayerns und Württembergs zwischen den süddeutschen Staaten begann, kein Erfolg blühen. Besonders Baden gab in keinem Punkte nach und trat im August 1825 von der Verhandlung überhaupt zurück, um ein eigenes liberales Zollsystem einzu-

¹⁾ Der Verlauf der Verhandlungen ist genau geschildert bei Weber, S. 16 ff.; Treitschke, III 302 ff. und 623 ff., IV 350 ff., bei ersterem mehr vom großdeutschen, bei letzterem zu sehr vom preussischen Standpunkte.

²⁾ Franz Müller von Zinnenstadt, Ueber ein Maximum der Zölle zwischen den süddeutschen Staaten. Darmstadt 1822.

führen. Die Versammlung ging ergebnislos aus einander. Bald darauf starb der alte König von Bayern und Ludwig bestieg den Thron. Mit ihm trat im Dezember 1826 König Wilhelm von Württemberg persönlich ins Benehmen. Bei beiderseitigem guten Willen kam im April des folgenden Jahres der Entwurf eines Vertrages zwischen den beiden Staaten zu Stande. Man hoffte, daß derselbe der Kern einer Vereinigung aller Mittelstaaten sein werde. Doch sowohl Baden wie Darmstadt und Nassau lehnten den Beitritt auf der Stelle ab, da sie nicht unter Bayerns Führung kommen wollten.

Inzwischen hatte Preußen mit Erfolg an der Befestigung und Sicherung seines Handelssystems gearbeitet. Dem Abkommen mit Schwarzburg-Sondershausen wegen der Enklaven waren solche mit Rudolstadt, Weimar, Lippe und Mecklenburg-Schwerin gefolgt. Nur mit den Anhaltischen Landen, deren geographische Lage eine Regelung am dringendsten notwendig machte, war eine Verständigung nicht zu erzielen, und zwar hauptsächlich in Folge der Feindseligkeit des Herzogs von Köthen gegen Preußen. Es wurden dadurch nicht allein Preußens Zolleinnahmen beeinträchtigt, sondern auch das Zustandekommen der Elbchiffahrtsakte aufgehalten. Preußen ratificirte dieselbe erst, als die drei anhaltischen Fürsten versprachen, sich dem preussischen Zollsystem anzuschließen. Nachträglich aber machten sie dazu keine Miene und legten in ihren Landen förmliche Schmuggeldepots an. Die preussische Regierung war schließlich genöthigt, ernste Maßregeln zu ergreifen und erreichte dadurch wenigstens ein Nachgeben von Seiten Bernburgs und Dessaus. Der Köthener Herzog aber setzte seinen Schmuggelkrieg fort und beschwerte sich immer aufs neue beim Bundestage gegen den gewaltthätigen Nachbar. Freilich umsonst. Erst 1828 fügte er sich in sein Schicksal.

Ehe noch dieser Erfolg erzielt wurde, hatte sich ein bei weitem wichtigeres Ereignis vollzogen: Hessen-Darmstadt hatte mit Preußen einen Zollverein geschlossen. Die schlechte Finanzlage, die Noth der hessischen Industrie wie des Handels, Eifersucht gegen Bayern hatten den leitenden Darmstädter Minister du Teil zu diesem Schritte bestimmt. Nachdem er sich der Bereitwilligkeit Preußens in aller Stille versichert hatte, wurde ganz im Geheimen der Staatsrath Hoffmann in den ersten Tagen des Jahres 1828 nach Berlin gesandt und ihm gelang es, trotzdem viele der preussischen Beamten der Sache wenig geneigt waren, am 14. Februar 1828 den Zollanschluß zu Stande zu bringen. Die politischen Gesichtspunkte hatten über die Befürchtungen der preussischen Finanzleute gesiegt. Kurz vorher, am 18. Januar, hatten auch Bayern und Württemberg ihren Zollverein endgültig geschlossen.

Diese Verträge machten nicht allein in Deutschland, sondern auch bei den Nachbarstaaten das größte Aufsehen. Man ahnte, daß Preußen bei dem ersten Erfolge seines Systems nicht stehen bleiben werde und suchte nun um jeden Preis die Bildung eines handelspolitisch geschlossenen großen Bundesstaates zu verhindern. Alle Gegner Preußens vereinigten sich, um Hessen-Kassel, ohne dessen Anschluß der preussisch-darmstädter Verein nicht genügend Früchte tragen konnte, zur Ablehnung jedes derartigen Vorschlags zu bewegen. Bei dem Charakter des damaligen Kurfürsten gelang das

nur zu leicht. Gleichzeitig saßen sie eine Vereinigung der deutschen Mittel- und Kleinstaaten ins Auge, um so einen festen Keil zwischen die beiden bestehenden Zollvereine zu treiben und deren etwaige spätere Annäherung zu hindern.

Die ersten Schritte zur Ausführung dieses Plans that Sachsen, welches Ende März 1828 vorläufige Verabredungen mit Kurhessen und Thüringen traf und dann die anderen Staaten zum Beitritt aufforderte. Der sächsische Bundestagsgesandte von Lindenau hatte wenig Mühe, die im Haß und Reid gegen Preußen einigen Kleinstaaten zu gewinnen; besonders Hannover ging mit Eifer auf seine Anträge ein. Schon am 24. September 1828 kam der mitteldeutsche Verein zu Stande, welcher ohne jede Erleichterung des Handels der beteiligten Staaten und ohne jede gemeinsame Zollmaßregel lediglich der Hemmung des preussischen Zollbundes dienen sollte.

In Berlin war man von verschiedenen Seiten ziemlich gut über den Stand dieser Verhandlungen auf dem Laufenden erhalten worden und gab sich über die eigentlichen Motive derselben keinen Zweifeln hin. Es sei ganz klar, schrieb am 26. Juni Finanzminister von Moß an Bernstorff, daß der neue Verein „unter der unschuldigen Maske gemeinnütziger Entwicklung des Art. 19 der Bundesakte nur eine Paralyisirung eigenthümlicher Entwicklung der inneren Staatskraft Preußens, in einem ihrer wichtigsten Zweige, und eine Häufung der Schwierigkeiten beabsichtigt, welche der dazu unentbehrlichen Ausgleichung und Identifizirung unserer Handels- und Finanzinteressen mit denen unserer Nachbar-Staaten jetzt schon im Wege stehen. Diese feindselige Tendenz wird und muß uns zu sehr ernster Erwägung aller Mittel veranlassen, welche die innere Verwaltung uns darbietet, ihr zu begegnen und sie möglichst unschädlich zu machen.“ Aber die Sache sei auch vom politischen Standpunkt wichtig. Die Bildung einer Koalition unter Oesterreichs Führung im Norden Deutschlands gegen Preußen dürfe nicht ignorirt werden. Es müsse unser gerechtes Befremden und unser Entschluß, jeder uns irgendwie schädigenden Entwicklung des „sonderbaren Systems“ zu widerstehen, allgemein kundgegeben werden, umso mehr, da die Anstifter die Meinung verbreiten, daß Preußen im Stillen einverstanden sei.

Nach längerem Zögern entschloß sich das Auswärtige Ministerium, welches jeden offenen Bruch mit Oesterreich zu vermeiden strebte, dem Wunsche des Finanzministers Rechnung zu tragen. Unterm 14. August erging ein langer, von Eichhorn entworfener Erlaß an die Gesandten bei den deutschen Höfen und in London, worin die Zwecklosigkeit des mitteldeutschen Vereins klar beleuchtet wurde. Die Haltung der betreffenden Staaten beweise, daß der eigentliche Grund ihres Handelns in dem Vertrage Preußens mit Hessen liege. Man habe in diesem von Preußen gar nicht gesuchten Abkommen ein Streben gesehen, den deutschen Staaten in Bezug auf Handel und Verkehr die Gesetze vorzuschreiben. „Man vergaß ganz, daß hauptsächlich Preußen es war, welches die Hauptstraßen des innern deutschen Handels, die Ströme und Flüsse auf dem Wiener Congresse frey gemacht hatte und, als die Ausführung der deßfalligen Congreßbeschlüsse Schwierigkeiten fand, dem gemeinsamen Interesse solche Opfer

brachte, wie sie auch nur verhältnißmäßig von keinem der übrigen Staaten getheilt wurden. Seine Grundsätze über Handel und Verkehr, deren Ausbreitung man fürchtet, haben als Prinzip die Freiheit, Ausschließung des Prohibitivsystems, Reciprocität an ihrer Spitze. Und diese Grundsätze sollen auch nur mittelst freyer Vereinigung sich den Weg zu einer weiteren Anwendung bahnen, wobei man Preussischer Seits so wenig Zudringlichkeit beweist, daß man, um der Prüfung und dem Urtheil der einzelnen Staaten über ihr wahres Interesse nicht vorzugreifen, ihnen nicht mit Vorschlägen und Projecten entgegenkam, sondern sie vielmehr, nur mit der Gefinnung jedem gemeinnützigen und billigen Vorschlage die Hand zu reichen, von ihrer Seite erwartete."

Aufmerksam verfolgte Roy die Thätigkeit der Gegner und war darauf bedacht, jede feindselige Maßregel zu pariren. Schon im Herbst 1828 erschien ihm als bestes Gegenmittel eine Verbindung mit Bayern, Württemberg und Baden. Am 8. November stellte er Bernstorff vor, daß ein wenn selbst nur loser Verein mit diesen Staaten bei der jetzigen Sachlage nöthig sei. Bayern solle selbst bereits große Neigung zu einer Annäherung haben, wenigstens versichere das der Freiherr von Cotta und der Direktor Becker aus Elberfeld, welcher mit König Ludwig I. kürzlich gesprochen habe. Eichhorn schlug im Dezember eine nähere mündliche Verathung über diese Punkte vor. Politisch sei die Verbindung mit Süddeutschland allerdings erwünscht, es frage sich aber, ob sie auch handelspolitisch wünschenswerth und sicherzustellen sei. Jede Vereinigung sei wenigstens bedenklich, die nicht auf gleichem Interesse bei beiden Theilen beruhe.

Die Anregung zu dem Gedanken war von Bayern selbst ausgegangen. Freiherr von Cotta war im September im geheimen Auftrag des Königs nach Berlin gekommen, um die dortige Stimmung zu prüfen. Seinen Bemühungen gelang es nicht zum wenigsten, daß die zahllosen Schwierigkeiten überwunden und im März 1829 förmliche Verhandlungen über einen Handelsvertrag begonnen wurden. Mit Baden war allerdings eine Verständigung nicht erzielt worden. Am 27. Mai kam aber das Abkommen zwischen dem nord- und dem süddeutschen Zollverein zu Stande, welches den Mitteldeutschen wie dem Auslande den ärgsten Schrecken einjagte.

Kurz darauf gelang es Roy, den ersteren einen weiteren schweren Schlag zu versetzen. Er bewegte Meiningen und Gotha zu einem Vertrage, wonach sie mit preussischem Gelde zwei große zollfreie Straßen nach Süddeutschland durch ihre Gebiete herstellen sollten. Gleichzeitig hatte er den Bau einer neuen Straße direkt nach Magdeburg in Scene gesetzt, so daß die mitteldeutschen Staaten ihre Bedeutung für den Transit verloren. Durch das Zustandebringen der freien Rheinschiffahrt mußte er auch Englands Interesse und Rückhalt den Kleinstaaten zu entziehen. Der Bund derselben verlor somit alle Bedeutung. Um zu retten, was zu retten war, bahnte Hannover in aller Stille eine nähere Vereinigung der Küstenstaaten an. Die Frucht seiner Bemühungen war der Eimbeder Vertrag vom 27. März 1830, in welchem Hannover, Oldenburg, Braunschweig und Kurhessen sich zur Bildung eines eigenen Vereins mit gemeinsamen, niedrigen Zöllen verpflichteten.

Sachsen und Thüringen konnten nach diesen Vorgängen ihre Sonderpolitik unmöglich weiter fortsetzen. Wie man in Berlin vorausgesehen hatte, baten sie 1830 um Aufnahme in den preussischen Zollverein. Und die preussischen Minister waren, obwohl vom finanziellen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte der Anschluß des gewerbreichen Königreichs eher Nachtheil als Vortheil versprach, bereit, entgegenzukommen. Im Sommer 1831 bequeme sich auch Kurhessen, den Eintritt in den Zollverein nachzusuchen. Der mitteldeutsche Verein war damit völlig gesprengt, und die Klagen am Bundestage gegen Kurhessen seitens der noch übrigen Vereinsglieder blieben natürlich erfolglos.

Aber der Widerstand der Feinde Preussens und seiner Zollvereinsbestrebungen war noch keineswegs besiegt. Sie spielten im Sommer 1832 noch einen Trümpf aus. Hannover beantragte nämlich am 9. August bei der Bundesversammlung Wiederaufnahme der Verhandlungen über Ausführung des Artikels 19 der Bundesakte. Es sollten dabei die Wiener Kongressnormen für Flußschiffahrt auf die Landstraßen übertragen und die Höhe des Transitzolls durch den Bund normirt, ferner den in Deutschland gefertigten Waaren in allen Staaten eine Zollbegünstigung vor den ausländischen eingeräumt und ein allgemeiner Verein gegen den Schleichhandel geschlossen werden.

Der preussische Gesandte in Frankfurt, von Nagler, hatte Grund zur Annahme, daß dieser Vorschlag von Hannover, Nassau, Dänemark, Bremen und Hamburg im stillen Einverständnis mit Oesterreich ausgearbeitet worden war. Ueber die Unfruchtbarkeit desselben bestand natürlich in Berlin kein Zweifel. Man brachte sich ja nur den Verlauf der 1817 von Württemberg angeregten und 1820 sowie 1824 vergeblich wieder aufgenommenen Besprechungen über Ausführung des Artikels 19 zu vergegenwärtigen. Nie war die Verbohrtheit und Selbstsucht einzelner Staaten, welche jede gemeinsame deutsche Maßregel unmöglich erscheinen ließ, so deutlich wie damals zu Tage getreten. Man sei überzeugt, schrieb Geheimrath Michaelis an Maassen, „daß Verhandlungen der Bundesversammlung wegen eines gemeinsamen Zoll- und Handelssystems . . . nie einen gedeihlichen Erfolg haben werden.“ Aber dennoch dürfe man den Antrag nicht einfach ablehnen, Preußen habe sich ja am 28. Juni 1832 mit Oesterreich in der Bundestags Sitzung feierlich verpflichtet, auf Durchführung gemeinnütziger Anordnungen in Deutschland zu wirken. Es empfehle sich daher, möglichst guten Willen zu zeigen und der Ermäßigung des Transits wenigstens links der Oder sowie Maßnahmen gegen den Schleichhandel zuzustimmen. Zur Einführung voller Zollfreiheit für deutsche Waaren würden aus Furcht vor preussischer Konkurrenz viele Staaten sowieso nicht geneigt sein und am wenigsten Hannover selbst.

Nagler erhielt Auftrag hinzuzusetzen, daß die Anträge an die betreffende Kommission gingen und von dieser Instruktion eingeholt werde. Aber statt sich darauf zu beschränken, that er auf eigene Faust einen sehr ungeschickten Schritt. Er ersuchte den preussischen Gesandten in Karlsruhe, Otterstedt, auf die badische Regierung einzuwirken, daß sie ihren Vertreter beim Bunde, den alten Gegner Preussens, Blittersdorf, anweise, im preussischen Sinne zu stimmen. Otterstedt war unvorsichtig genug, deswegen

eine Note an die Badenser zu richten. Staatsrath von Voech war freilich zum Entgegenkommen bereit, da auch er den hannoverschen Antrag für unglücklich hielt; nicht so aber Minister von Türkheim, dem die Sache sehr populär dünkte und der deshalb wenigstens einige allgemeine Gesichtspunkte in Frankfurt anzustellen wünschte.

In Berlin war man über Otterstedts Schritt sehr ungehalten. Sein Ungeheiß wurde scharf gerügt. Ohnehin herrschte überall Mißtrauen gegen Preußen, sein Verhalten sei geeignet, dem hannoverschen Antrag den Schein besonderer Wichtigkeit zu verleihen, die ihm Preußen gar nicht beimesse. Eichhorn setzte schleunigst zwei Erklärungen auf, in denen nochmals offen und unmißverständlich ausgesprochen war, daß nicht durch allgemeine Bundesmaßnahmen Aufhebung der Transitzölle im Innern Deutschlands zu erwirken sei, sondern auf dem von Preußen und den süddeutschen Staaten betretenen Wege. Dasselbe gelte hinsichtlich der Erleichterung des Verkehrs mit Lebensmitteln und deutschen Fabrikaten.

Unterm 17. Oktober 1832 wurden diese Erklärungen Nagler überhandt mit dem Auftrag, sie ohne allen Verzug abzugeben, um Freunde und Feinde sogleich über Preußens Stellung aufzuklären. Ein Abwarten bis nach Erstattung des Kommissionsberichts würde vielleicht zu lange dauern. Gleichzeitig wurden die Aktenstücke an Bayern, Württemberg, Hessen-Darmstadt und Kurhessen mitgetheilt. An Sachsen, welches den hannoverschen Anträgen vollständig beizustimmen entschlossen war und sein Votum in Berlin mittheilte, wurde gleichzeitig eine Note gerichtet¹⁾. Preußen könne die Hoffnungen Sachsens nicht theilen. Statt in den hannoverschen Vorschlägen ein Mittel zur Erreichung des großen Zwecks zu sehen, fürchte man, daß dieselben das Ziel nur weiter in die Ferne rückten. Uebrigens habe Preußen den Grundsatz, sein Zollsystem keinem anderen Staat aufzudrängen, und daher auch kein Interesse daran zu unterjuchen: „in welchem Zusammenhange die Unterstützung der von Hannover gemachten Anträge mit der Lösung der Aufgabe steht, welche Preußen und das Königreich Sachsen bei den bisher zwischen beiden Höfen stattgehabten Verhandlungen sich gesetzt hatten, sondern kann die Prüfung dieser Frage und die Würdigung der gegenseitigen Beziehungen von beiderlei Verhandlungen der kgl. Sächsischen Regierung lediglich anheimstellen.“

Trotz dieser Mahnung ließ Sachsen am 19. Oktober 1832 seine Erklärung in der Bundesversammlung verlesen. Der österreichische Gesandte, mit dem der sächsische unter einer Decke steckte, hatte sie vorher gekannt und war höchst befriedigt davon. Die Wählererei gegen Preußen wurde jetzt mit allem Nachdruck betrieben. Die hannoverschen Anträge wurden gegen allen Branch in vollen Wortlaut in die Zeitungen gebracht und laut gefeiert. Blittersdorf verfaßte schon den Entwurf eines allgemeinen deutschen Abkommens auf der hannoverschen Basis. Gleichzeitig versandte die englische Regierung ein Circular²⁾ an alle ihre Gesandten in Deutschland, wie man in Berlin Anfang November auf dem Umwege über die Schweiz ersuhr. Es hieß darin: Die Schritte Hannovers beim Bundes-

1) Rom 18. Oktober 1832.

2) Rom 18. September 1832.

tage seien gleich wichtig für England und die Wohlfahrt und Ruhe Deutschlands. England könne sich nicht des großen deutschen Marktes berauben lassen und glaube, daß ein großer Theil des in Deutschland vorhandenen Mißvergnügens handelspolitische Gründe habe. Die vielen Zollgrenzen hemmten dort Handel und Industrie. Der englische Gesandte habe Beifugung, bei der österreichischen Regierung Schritte zu thun, um sie zu vermögen, die hannoverschen Vorschläge zu unterstützen.

Der Note lag ein Memorandum Hannovers mit folgendem Inhalt bei: Seit Preußen sein Zollsystem eingeführt, erzeuge die Handelsache die Aufmerksamkeit der deutschen Staaten. Andere Staaten seien Preußen gefolgt und es sei ein der frühern Reichsverfassung fremder, lästiger Zustand entstanden. Als Preußen sich mit Darmstadt vereinigte, unterzeichnete Hannover 1828 in Kassel mit Sachsen und den kleineren Mitteldeutschen Staaten einen Vertrag zu einem Handelsverein und verpflichtete sie, keinem Zollverein beizutreten und ihre Durchgangszölle nicht zu erhöhen. 1829 wurde der Vertrag bis 1841 ausgedehnt. Zuwider demselben sei Kurhessen am 1. Januar 1832 Preußen beigetreten. Vergebens habe Hannover eine gütliche Beilegung der Sache versucht und die Hülfe der Bundesstaaten angernnen. Sachsen habe seine Vermittlung abgelehnt und selbst mit Preußen verhandelt. Hannover wende sich daher an den Bundestag. England sei wesentlich interessiert. Hannover werde mit allen Mitteln dem handelspolitischen Uebergewicht Preußens und der Erweiterung des Zollvereins entgegenarbeiten und hoffe auf englische Hülfe.

Gegenüber diesen Antrieben stand Preußen ganz vereinsamt. Selbst Hessen-Darmstadt wollte der Eichhorn'schen Erklärung nur mit einer Bemerkung wegen der Nebenflüsse des Rheins beitreten. Die von Nagler besorgte Veröffentlichung der unwiderlegbaren preussischen Aktenstücke wirkte bei der Voreingenommenheit der Leser nicht kräftig genug. Erneuerte Schritte bei Baden vermochten auch nicht die Regierung zu einem Anschluß an das preussische Votum zu bewegen. Die Gegner des Zollvereins triumphirten im Voraus, und stolz äußerte der englische Gesandte in München, aus einem Anschluß Süddeutschlands an Preußen könne nichts werden. Sein und der Wiener Hof seien einig, einen solchen Verein nicht zu dulden!

Um dieselbe Zeit aber trübte sich der politische Horizont. Metternich brauchte Preußen und meinte daher im Dezember 1832 zum sächsischen Gesandten, es empfehle sich, die Transitfrage vor der Hand zu vertagen. Man müsse bei den jetzigen verhängnißvollen Zeitumständen alles vermeiden, was die Einheit im Bunde stören könne. Trotz dessen wurde die Sache im Januar 1833 weiter verhandelt. Der badische Entwurf, der nun nach Oesterreichs Versicherung nicht von Blittersdorf, sondern von Voeckh herrühren sollte, gab die Basis ab. Die Hamburger und Badenser ließen lange Erklärungen im Sinne Hannovers verlesen. Oesterreich, Braunschweig, Nassau, die Hanse und Dänemark traten im Sommer Hannover bei. Nur die Niederlande, Kurhessen und Darmstadt stimmten mit Preußen.

Aber mittlerweise war die Zuversicht der Partikularisten wohl schon erheblich gesunken, denn unbekümmert um ihren Zorn hatte Preußen seine

Verhandlungen mit Süddeutschland, Sachsen und Thüringen fortgesetzt. Mit unendlicher Geduld wurden all die zahllosen Bedenken und Schwierigkeiten überwunden. Am 22. März 1833 erfolgte der Abschluß mit Bayern und Württemberg, am 30. März mit Sachsen, am 30. April mit Thüringen. Der große Zollverein konnte jetzt dem ohnmächtigen Zorn der Welfen und ihrer Verbündeten ruhig trohen.

Noch einmal versuchte Hannover gelegentlich der Wiener Konferenzen von 1834, den Artikel 19 zur Sprache zu bringen. Es wurde die Sache wieder dem Bundestage überwiesen. Aber Metternich selbst nahm sie nicht mehr ernst. Der österreichische Präsidialantrag wurde so nichts sagend wie möglich abgefaßt und Preußen sogleich mitgetheilt. In Berlin erklärte man sich ganz einverstanden, der Antrag solle möglichst einfach sein und dem Ausschuß keine Richtung vorgeichnen. Derselbe solle selbst einen Entschluß fassen. Es ist aber nicht einmal zu einer Berathung gekommen. — Die Bahn der handelspolitischen Entwicklung Deutschlands war nun für alle Zeiten vorgezeichnet.

2. Kapitel.

In Folge der Einladung Rußlands vom 19. September 1817 nahm man in Berlin das Warschauer Abkommen nochmals in eingehende Berathung. Geheimrath Jordan führte dabei den Vorsitz. Das Ergebnis war eine Instruktion für den preussischen Kommissar, wonach derselbe als Maßstab für sein Verhalten lediglich den Wiener Vertrag und das preussische Memoire vom 19. November 1816 betrachten sollte. Der König sei entschlossen, die Wiener Vereinbarungen in vollem Umfange trotz der dadurch bedingten Opfer auszuführen. Neu waren unter den Aufträgen zwei Punkte. Einmal sollte der Kommissar erklären, daß Preußen die freie Schifffahrt auf seinen Flüssen erst dann gestatten werde, wenn auch Holland zu der in Wien festgesetzten Freiebung der Rheinmündung sich entschliesse. Rußland möge deshalb auf Holland einen Druck ausüben. Zweitens war er angewiesen, die Zuziehung eines österreichischen Kommissars zu verlangen und in enger Fühlung mit demselben zu bleiben. Waren doch Oesterreichs Interessen bei der Angelegenheit fast identisch mit denen Preußens. Der österreichische Gesandte Graf Zichy hatte das auch am 3. September 1817 in einer Note anerkannt, worin er als erstes Ziel der Verhandlungen Durchsetzung der Erlaubniß zur Einfuhr aller Waaren gegen einen bestimmten Zoll und die Gleichstellung einiger Landzollämter mit den privilegierten Seehäfen bezeichnete.

Au Stelle Jordans, der nicht abkömmlich war, wurde der Geheime Finanzrath Semler mit der Mission nach Petersburg betraut. Am 23. Oktober 1817 kam er dort an. Er machte sofort die Bemerkung, daß Rußland auf dem Standpunkt stehe, sich durch Handelsverträge über-

haupt nicht binden zu wollen. Finanzminister Guriew wollte mit der ganzen Sache nichts zu thun haben und Nowossilzow sah darin nur ein Mittel, für sich und Polen Vortheile zu gewinnen. Die Warschauer Konvention bezeichnete er als Grundlage aller Diskussion. Wollte Preußen darauf nicht eingehen, so gedente Graf Kapodistrias es durch Konjulu in den Ostseestädten zu gewiren und den Verkehr durch beliebig hohe Konsumsteuern zu unterbinden. Als Semler ihm lächelnd erwiderte, er glaube doch nicht im Ernst, daß Preußen das ruhig ansehen werde, sprach er von zu beachtenden höheren politischen Gesichtspunkten, betonte seine Zuneigung zu Preußen und meinte, man solle ihm doch Gelegenheit geben, den Fall mit Fürst Hardenberg persönlich zu besprechen, da werde alles ins Gleiche kommen. Das polnische Verlangen nach Kommissionären in den preussischen Städten bezeichnete er schließlich selbst als Kinderei. Auf die Frage, wann denn Rußland die versprochene Zollherabsetzung für Woll-, Leinen- und Lederwaaren einführen werde, blieb er die Antwort schuldig und meinte nur, er wisse, daß Preußen seine Transitzollherabsetzung ja doch nicht aufheben werde.

Im letzteren Punkte war der gewandte Staatsmann allerdings ziemlich richtig unterrichtet. In der That wollte das Berliner Auswärtige Ministerium den ermäßigten Transitzoll ohne Rücksicht auf die nicht erfolgte russische Gegenleistung ruhig fortbestehen lassen. Um so dringender befürwortete Semler sofortige Aufhebung des niedrigen Tarifs vom 1. November ab und wurde darin eifrig von dem preussischen Gesandten General von Schöler unterstützt. Auch verlangte er, daß der neue Zolltarif für die östlichen Provinzen, in welchen die niedrigen Transitzölle aufgenommen waren, nicht vor Abschluß der Verhandlung publizirt werde. Da auch Graf Bülow für erstere Maßregel eintrat, erfolgte in der That im November stillschweigend die Wiedereinführung der höheren Durchfuhrzölle.

Wiel Eindruck machte das freilich bei den Russen nicht. Nach wochenlangen Besprechungen mit dem Wirklichen Staatsrath von Dubril entdeckte Semler, daß derselbe noch gar keine Vollmacht besaß. Auch der Besuch des Prinzen Wilhelm beim Zaren gegen Ende des Jahres übte keine Wirkung auf die Verhandlung aus. Die Polen gingen von keiner der in Warschau aufgestellten Forderungen ab, und der österreichische Delegirte that nichts, um Semler zu unterstützen.

In Berlin zog man daher die Frage der polnischen Kommissionäre und des Salzhandels nochmals in Erwägung, um zu ermitteln, ob nicht doch ein Entgegenkommen möglich sei. Im letzteren Punkte erklärte die Generalsalzdirektion die Erlaubniß der Salzdurchfuhr von den Ostseehäfen nach Polen unter genügender Kontrolle ohne Schädigung der preussischen Monopolerträge für angängig, im ersteren aber hielt man es für unerläßlich, daß die Polen, welche in preussischen Seestädten Handel treiben wollten, dort Bürgerrecht erwürben und in die kaufmännische Korporation einträten. Diese Norm bestche auch für preussische Unterthanen in Polen sowohl als in anderen Ländern.

Von solchen Vorschlägen wollten die Vertreter Polens, der Staatssekretär Graf Sobolewski und Herr von Kalinowski, welche des Zaren Ohr ganz besaßen, nichts hören. Ihr Ziel war wirthschaftliche Wieder-

herstellung und Absonderung des alten Polen als erster Schritt zur politischen Wiedergeburt dieses Reiches. Daher hielten sie zäh an der vollständigen Versagung der preussischen Häfen und der Zulassung polnischer Kommissionäre fest, umso mehr, als sie darin ein Mittel sahen, zwischen Rußland und Preußen stets Reibungen zu erzeugen.

Bei den Anfang Februar 1818 in Anwesenheit des Zaren stattfindenden Konferenzen stellten sie die unerhörtesten Behauptungen auf und bestritten sogar Preußens Souveränität über Danzig. Dem Kaiser, welcher von den Details nicht das geringste wußte, stellten sie alles lediglich von ihrem Standpunkt aus dar. Vergebens versuchte Semler alles mögliche, um der Zaren über den wahren Sachverhalt aufzuklären. Er sandte Berichte mit der Post, damit sie geöffnet und Alexander vorgelegt würden, er suchte auch die Polen mit Versprechungen und Geschenken zu gewinnen. Aber alles war umsonst. Kalinowski war gern bereit, eine größere Summe anzunehmen, meinte aber, Preußen solle doch froh sein, wenn Polen sich eine eigene Zollverfassung erringe. Von da könne dann der schönste Schmuggel nach Rußland getrieben werden. Der Zar war ihren Wünschen hold, um den Ruhm des Wiederherstellers Polens zu erwerben, dazu gegen Oesterreich und Preußen ein Schreckbild zu gewinnen und endlich in Polen für seine Russen ein Vorbild zu schaffen. Am 8. Februar reiste er in Begleitung Sobolewskis und Kesselrodes nach Moskau ab, ohne daß in der Unterhandlung irgend ein Abschluß erzielt war.

Erst eine Woche später nahm Dubril die Besprechungen wieder auf und vereinbarte mit Semler ein Protokoll, welches die Warschauer Verträge in verschiedenen Punkten abänderte und die Angelegenheit der Kommissionäre sowie der Transitzollherabsetzung für verschiedene Artikel, besonders das Salz, offen ließ. Schöler bemühte sich, den Zaren zu bewegen, diese Ansprüche überhaupt fallen zu lassen, doch gelang ihm das nicht. Der russische Gesandte in Berlin, Baron Alopens, erhielt vielmehr Auftrag, den König darin zum Nachgeben zu bestimmen, da ein Zurückweichen Rußlands nurait à la moralité de la marche suivie par son cabinet! Alopens richtete demgemäß am 10. März 1818 eine Note an das Auswärtige Ministerium, worin er vorstellte, daß die polnische Regierung auf eigene Kommissionäre nur Werth lege, um nicht von den ostflusiven Interessen fremder Kaufleute abzuhängen. Die Forderung sei in Warschau genehmigt worden und entspreche dem Geiste des Wiener Vertrags. Eine Schädigung der Bürger und des Handels der Ostseestädte durch sie sei ausgeschlossen, da sie dieselben Steuern wie andere Kaufleute und Kanton zahlen sollten. Der Zar sei zudem noch mit einer Einschränkung der Maßregel auf Danzig, Elbing und Königsberg zufrieden und wolle dafür die Niederlassung preussischer Agenten in drei polnischen Städten erlauben. Die Ablehnung eines so harmlosen Wunsches würde im argen Widerspruch zu den Interessen, dem Wohl und den guten Beziehungen beider Staaten stehen. Er sei vom Zaren beauftragt, ihm persönlich in Warschau über den Erfolg seiner Verwendung Bericht zu erstatten.

Privatim schrieb Alopens überdies an Geheimrath Jordan: Seiner Ansicht nach gehe der Widerstand Preußens einfach von den Kaufleuten

der Ostseestädte aus, welche vor jeder Konkurrenz Furcht hätten. In Wahrheit würden die polnischen Kommissionäre dort den ganzen polnischen Handel hinziehen und den Städten großen Nutzen bringen. Er würde es nicht begreifen können, wenn Preußen ihrewegen auf die ihm angebotenen Vortheile verzichtete. — Tags darauf bot er Wiedereinführung des 1817 abgeschlossenen Provisoriums an. Dieser Vorschlag wurde am 29. März angenommen und der ermächtigte, dem damals vom Staatsrath genehmigten Zollgesetz entsprechende Transittarif am 5. Mai wieder in Kraft gesetzt. In der Kommissionärfrage aber vertagte man die Antwort bis zur Rückkehr Hardenbergs nach Berlin.

Unterm 23. April 1818 ging die von den Ministerien eingehend berathene und vom König genehmigte endgültige Antwort Hardenbergs an Alopens nach Warschau ab. Die Zulassung polnischer Kommissionäre wurde darin entsprechend dem Rathe des Generals Schöler rund abgelehnt. Solche Agenten seien überflüssig, es könne jeder gut situirte polnische Kaufmann auch ohne Vertrag in die Kaufmannsgilden der Ostseestädte eintreten; im Wiener Vertrage stehe kein Wort davon. Der Zar berufe sich stets auf jenen Vertrag, lehne aber selbst im Voraus die Basis desselben ab, da er seine Konzessionen nicht auf alle Theile des Polen von 1772 ausdehnen wolle. Das Argument, man dürfe Polen seiner natürlichen Häfen nicht berauben, sei nicht angebracht. Befäßen doch auch andere Länder, wie z. B. die preussischen Rheinlande, dieselben nicht. Preußen denke aber gar nicht daran, dem Besitzer der Rheinnähe Zulassung preussischer Kommissionäre zuzumuthen. Die Annahme der polnischen Forderung würde nur zu ewigen Reibereien führen, die der König schon im Interesse seiner freundschaftlichen Beziehungen zum Zaren vermeiden wolle. Daß die Ablehnung eine Trübung dieser Beziehungen herbeiführen könne, halte Preußen für ausgeschlossen. *Ces relations fondées sur l'amitié éprouvée de nos augustes maîtres ne pourront jamais je pense être ébranlées par la discussion absolument indépendante d'un objet porté à leur haute décision et dans lequel chacun ne doit consulter que les Intérêts de son trône. Le roi peut se dire avec satisfaction que sa loyauté n'a jamais été compromise qu'elle est reconnue dans toute l'Europe et que les Polonais en particulier en ont déjà plus d'une fois éprouvé les effets.*

Ueber die von Rußland verlangten Transitzollermäßigungen endlich kündigte Hardenberg eine weitere Mittheilung an¹⁾.

Auf Wunsch Hoffmanns, welcher die meisten Artikel der Konvention für überflüssig erachtete und eine baldige Beendigung der Sache ersuchte, wurde Senler von der Note durch Courier in Kenntniß gesetzt und bevollmächtigt, die Ober in den Kreis der Polen zu öffnenden Ströme aufzunehmen. Zunächst aber hatte der Zar die Lust verloren, mit dem zähen preussischen Kommissar weiter zu verhandeln. Er verließ sich lieber auf die Geschicklichkeit von Alopens, der die preussischen Verhältnisse nur zu

¹⁾ Die Hartnäckigkeit, mit der sich Preußen seiner Haut wehrte, schreibt Martens *recueil des traités*, VII. S. 329, dem Unland zu, daß Hardenberg allmählich das Gedächtniß verloren habe und unter den Einfluß subalternen Beamten gerathen sei!

genau kannte und ihm versprach, alle seine Wünsche durchzusetzen. Seine Zuversicht war indessen irrig. General Schöler und Semler arbeiteten von Petersburg aus nach Kräften gegen ihn. Sie empfahlen dringend Festhalten an dem einmal eingenommenen Standpunkt nicht nur aus den bekannten Gründen, sondern auch um den ohnehin schon unverhältnißmäßigen Einfluß des russischen Gesandten nicht noch zu fördern.

Minister von Alexiz war sehr lebhaft gegen die ganze Konvention eingenommen und bezeichnete die russischen Zugeständnisse als ganz unzulänglich. Der Durchfuhrzoll für preussische Tuche, die nach China gingen, betrage 15 Thlr. vom Centner, die russischen Zölle auf dem Riemen seien 45 Mal höher als die preussischen, die Rußland zugestandene Erhebungsweise der Zölle unglaublich lästig, das Preußen freigestellte Verbot der Wollausfuhr werthlos. Er rieth in Oesterreich und Polen, wo daselbe Interesse wie in Preußen herrsche, Stimmung gegen Rußland zu machen.

Wehr als alles übrige erbitterte in Berlin der Umstand, daß Rußland wiederum das von ihm selbst angebotene Provisorium nicht ausführte. Nach langen Reklamationen ließ es endlich zwar die preussischen Tuche zum Transit nach Asien ein, aber die Zölle für Leinen-, Woll- und Lederwaren setzte Polen nicht nur nicht herab, sondern verdoppelte sie. Erst vom 17. Juli ab wurde die Ermäßigung eingeführt.

Unter solchen Umständen fand Alopens wenig Geneigtheit für seine Wünsche. Man lehnte unterm 18. Juli 1818 die geforderte weitere Erniedrigung der preussischen Transitzölle ebenso wie die Kommissionäre ab und erklärte sich nur zur Zulassung qualifizirter polnischer Kaufleute in die Kaufmannschaften der Ostseestädte bereit. Die Fortsetzung der Verhandlung kam damit wieder in Semlers Hand. Aber ans neue setzten die Polen alle Hebel an, um eine Vereinbarung zu hintertreiben, da sie die Einführung des für das ganze Reich vorbereiteten Tarifs durchaus hindern und Polen seine eigene Zollverfassung wahren wollten. Noch hinderlicher war es für den preussischen Unterhändler, daß Preußen mittlerweile seinen neuen Tarif publizirte, welcher den Transit im Osten nach den Rußland bisher nur für Gegenleistungen gewährten Sägen normirte und somit dem Kommissar seine Hauptwaffe entzog. Auch daß Oesterreich, welches nicht im entferntesten Preußen unterstützt hatte, am 17. August mit Rußland zu einem Abschluß kam, wonach es günstige Bedingungen für den Transit von Prody nach Odessa erhielt, während Preußen jetzt ganz isolirt dastand, verschlimmerte Semlers Lage. Doch streute er standhaft seinem Ziele zu und gelangte im September 1818 mit Dubril zu einer Verständigung.

Die Konvention sollte am 1. Januar 1820 gleichzeitig mit dem neuen russischen Tarif in Kraft treten und bis dahin ein neues Provisorium gelten. Die Vertragsentwürfe mußten dem Zaren, der inzwischen zum Kongreß nach Aachen gereist war, dahin nachgeschickt werden.

Semler selbst war mit dem Erreichten nicht sehr zufrieden, aber mit Recht meinte er, daß es doch immerhin ein Fortschritt im Vergleich zu den früheren Verhältnissen sei. Dagegen hielten Alexiz und Maassen den Vertrag nicht der Mühe für werth und glaubten, daß er höchstens politische Bedeutung habe. Richtiger beurtheilte Hoffmann die Verhältnisse.

Er schrieb unterm 24. Oktober 1818 an den in Aachen weilenden Jordan: Die Kommissionärfrage sei aus der Welt geschafft und den Polen werde kein Recht zugestanden, welches sie nicht schon sowieso besäßen. „Indessen ist ihr Mißtrauen unüberwindlich und wir kommen von der unangenehmen Verpflichtung nicht los, etwas durch Verträge zuzusichern, was der reine Ausfluß unsers freien Willens jetzt ist und in der That schon längst hätte sein sollen. Was uns Rußland dagegen giebt, wird schon dadurch höchst präkar, daß diese Macht gleichzeitig zeigt, wie wenig sie geneigt ist, Verträge länger zu erfüllen, als sie in ihrem Interesse sind. Nach den erst auf dem Wiener Kongresse eingegangenen Verpflichtungen konnte Rußland keineswegs die polnischen Provinzen, die es in den Jahren 1772 und 1793 erhielt, durch Zollbarrieren von dem neuen Königreiche Polen trennen, die Pferdeausfuhr daraus verbieten und die hohen Ein- und Ausfuhrabgaben daselbst erheben, die es jetzt zum Theil sogar noch als Gunst bewilligt. Nichts bürgt dafür, daß dieß Verfahren nicht wiederholt wird, wenn ein angebliches inneres Interesse auch dem jetzt gegebenen Versprechen entgegengesetzt werden kann. Indessen bleibt, um den ähneru Anstand zu retten und endlich dieser fruchtlosen Verhandlung ein Ende zu machen, nichts übrig, als vorläufig anzunehmen, was man durch die langen Negotiationen endlich erhalten können. Die Hoffnung, mehr zugesichert zu erhalten, ist meines Erachtens durchaus täuschend: so lange in Rußland selbst nicht andere Grundsätze über sein wahres Handelsinteresse Wurzel fassen, wird es ganz vergebens sein, andere Bewilligungen von ihm zu erwarten. Was es ja mit einer Hand giebt, wird es mit der andern nehmen.“

... „So lange noch nichts abgeschlossen ist, haben die andehnuenden Dentungen der von Rußland selbst dem Buchstaben nach für unausführbar angenommenen Wiener Traktaten und selbst die gar nicht durch Traktaten begründeten Forderungen gar keine Gränze. Ist abgeschlossen, so besteht eine solche Gränze; dieß ist vorläufig immer ein großer Gewinn und übrigens gehen die Staaten ihrem Schicksale und dem Gerichte der Zeitgenossen und der Nachwelt entgegen.“ Sollte allerdings Rußland mit dem Abschluß zögern und noch mehr verlangen, so müsse man strengste Erfüllung der Wiener Traktate verlangen und gewähren.

Selbst jetzt gaben die Polen ihr Spiel noch nicht verloren. Auf ihr Betreiben versuchte Zar Alexander sogar persönlich bei Preußen ihren Wünschen Gehör zu verschaffen. Erst als sie einsahen, daß Hardenberg jede weitere Konzession bestimmt ablehne, resignirten sie sich. Der Petersburger Entwurf wurde von beiden Seiten in Aachen genehmigt und Semler erhielt Mitte November Vollmacht zum definitiven Abschluß.

So kam am 19. Dezember 1818 zu Petersburg der Vertrag zu Stande¹⁾. Die Bestimmungen über den Transit preussischer Luche nach Asien bildeten einen abgesonderten Artikel und die nach Preußens Vorschlag geregelte Kommissionärfrage war der Gegenstand einer geheimen Klausel.

¹⁾ Abgedruckt bei Martens, Recueil des traités. VII. S. 331 bis 369. Der geheime, hier nicht abgedruckte Artikel in Anlage VI.

Die Polen hatten somit keines ihrer Ziele erreicht. Weber Preußen noch Oesterreich hatten ihren polnischen Provinzen eine Sonderstellung eingeräumt, und das ganze Resultat ihres weitangelegten Plans waren einige Erleichterungen des preußischen Handels mit dem Osten. Keiu Wunder, daß sie über den Vertrag sehr wenig erbaut waren! Aber auch in Rußland fand das Abkommen wenig Beifall. Guriew und seine Gesinnungsgenossen wollten von Handelsverträgen überhaupt nichts wissen. Vom Transit preußischer Tuche behaupteten sie, daß er nur den Absatz russischer Pelze in China schädige und zu Unterschleifen aller Art Anlaß gebe. Semler mußte daher, um allzu große Agitation gegen dieses Zugeständniß niederzuhalten, genaueste Beobachtung aller Vorschriften und Verhinderung jeder Vertragswidrigkeit durch Preußen versprechen.

Auch das genügte den Russen noch nicht. Semler erhielt plötzlich von Cubril den Entwurf eines Zollkartells, welcher etwa dem seiner Zeit vom Staatsrath Würst aufgestellten entsprach, mitgetheilt. Vergebens suchte er eine solche Vereinbarung als ganz nutzlos und überflüssig darzustellen und Cubril von dem Gedanken abzubringen; er erhielt 14 Tage später den Entwurf offiziell mitgetheilt. Es blieb ihm nichts übrig, als denselben nach Berlin zu senden.

Hier kam dieses Ansinnen sehr unerwünscht. Man wußte ganz gut, daß bei dem in Rußland üblichen Zollsystem der Handel im wesentlichen auf Unterschleif angewiesen war. Wollte man nicht dem Geschäftsverkehr der ohnehin so schwer mitgenommenen Ostprovinzen einen tödtlichen Schlag versetzen, so konnte man nicht von Staatswegen die Absperrung Rußlands sichern helfen. Beuth und Ferber sprachen sich daher entschieden gegen ein Kartell aus. Es liege kein staatsrechtlicher Anhalt vor, um die eigenen Unterthanen zur Befolgung fremder Landesgesetze zu zwingen. Auch im Auswärtigen Ministerium theilte man diese Anschauung, meinte aber andererseits, daß die Regierung jedenfalls Nichts zur Beförderung des Schleichhandels thun dürfe und daß es gegenwärtig in unserem Interesse liege, Rußland willfährig zu sein und sein Mißtrauen zu beschwichtigen. Schöler erhielt daher die Anweisung, zwar bereitwillig in jede Erörterung einzutreten, aber unter Hinweis darauf, daß eine gegenseitige Verständigung der Zollämter eher schaden als nützen werde, indem sie die Wachsamkeit vermindere und zu strafbarem Einverständnis der Beamten führe, den Vorschlag abzulehnen¹⁾. Man wollte nur, um Rußland zu beruhigen, durch öffentliche Befanutmachung die preußischen Unterthanen vor verbottenen Geschäften nach Rußland warnen und sie darauf aufmerksam machen, daß die in russische Hände fallenden Schleichhändler auf preußische Hülfse nicht zu rechnen hätten.

Guriew ließ die Angelegenheit vorläufig wieder fallen, da ihm die Regelung der Zollverhältnisse mit Polen große Schwierigkeiten bereitete. Die Polen und Nowossilzow setzten nämlich alles daran, um wenigstens einen Schatten von Selbständigkeit zu retten, während Guriew die Grenzbewachung ganz oder wenigstens zum Theil in die Hände russischer Beamten legen wollte. Im Oktober 1819 fanden darüber in Gegenwart des

¹⁾ Erlaß vom 17. Juli 1819.

Zaren zu Warschau sehr erbitterte Verhandlungen statt. Das Resultat derselben war der Beschluß, die Zolllinie zwischen Rußland und Polen aufzuheben und 3 Zollämter erster sowie 2 Zollämter zweiter Klasse an der polnisch-preußischen Grenze zu errichten. An drei derselben sollten russische Beamten thätig sein. Zur Ausführung der Maßregel kam es nicht. Auf Betreiben des von Guriew zu diesen Konferenzen abgesandten Staatsraths Würst ordnete der Zar gleichzeitig die Eröffnung von Verhandlungen mit Preußen über ein Zollkartell aufs neue an.

Inzwischen hatte der russische Finanzminister auch schon ein Mittel gefunden, einen wesentlichen Punkt des Dezembervertrags wenigstens theilweise zu umgehen. Er interpretirte nämlich, als in Folge desselben eine sehr lebhaftere Luchseinfuhr begann, denselben plötzlich dahin, daß nur russischen Kaufleuten das Recht zustehe, mit schlesischen Tüchern Handel nach Asien zu treiben, und daß rheinische Tücher auf Zulassung zum Transit überhaupt keinen Anspruch hätten.

Minister Graf Bälow war darüber entrüstet. Er erklärte die Maßregel für einen Bruch des Vertrags und verlangte, daß man mit Repressalien drohen solle. Aber dazu waren weder die politischen noch die anderen Verhältnisse angethan. Die dringenden Vorstellungen Schölers in Petersburg gegen das Vorgehen Guriews, dessen Verwandten an den neu gegründeten russischen Tuchfabriken stark betheiligte waren, blieben erfolglos. In Folge dessen waren die preußischen inneren Minister wenig geneigt, den Vertrag überhaupt erst genau auszuführen und die kleinen durch ihn bedingten Aenderungen des Transittarifs anzuordnen. Aber Semler und Hoffmann waren anderer Ansicht. Sie betonten, daß der Vertrag Preußen, ohne ihm irgend eine neue Verpflichtung aufzuerlegen, das Recht gebe, an Rußland traktatmäßige Forderungen zu stellen. Hätte der Zar nicht guten Willen gehabt, so hätte er die Verhandlungen überhaupt nie zu Ende führen lassen. Man müsse daher alles Versprochene aufs peinlichste ausführen und insbesondere den Polen jeden Anlaß zu Beschwerden rauben. Diese auch von Schöler getheilte Meinung drang durch, und Klewiz wurde zur peinlichen Ausführung der Vereinbarung veranlaßt.

Auch über die Salztransitfrage wurde zwischen Polen und der preußischen Generalsalzdirection ein Abkommen erzielt. Dagegen lehnte man jedes Eingehen auf die von Dubril nochmals angeregte gegenseitige Grenzkontrolle ab. Im Januar 1820 erschien endlich der neue russische Tarif, welcher die Basis des Vertrags bildete, und wurde sogleich in Kraft gesetzt. Obwohl die meisten Sätze dieses Tarifs sehr hoch waren, bedeutete er doch einen gewissen Fortschritt gegen früher, zumal er die Zahl der Grenzzollämter erheblich vermehrte.

Aber der Vertrag trug nicht die erwarteten Früchte. Rußland fuhr fort, durch allerlei Chicanen die Durchfuhr preußischer Tuche nach Asien zu erschweren. Beschwerden bei Resselrode waren fruchtlos. Er war selbst pekuniär am Gedeihen der russischen Tuchfabriken interessirt und hatte keine Reigung, des Finanzministers Guriew, seines Schwiegervaters, Pläne zu durchkreuzen. Im Sommer 1821 begann Polen das Abkommen ganz offen zu verletzen. Am 19. Juli theilte der russische Gesandte in Berlin mit, daß die polnische Regierung aus Sparsamkeitsrücksichten 15 Grenz-

zollämter, darunter die wichtigen Stellen Zielon und Herby, aufzuheben gedente. Am 31. Juli verbot dieselbe kurzer Hand die Einfuhr von Kolonialwaaren und Spirituosen auf der Landgrenze. Kurz darauf erfolgte noch ein Verbot der Schifffahrt und des Waarenimports im nordöstlichen Zipfel Amerikas, den Rußland als sein Eigenthum in Anspruch nahm, wodurch allerdings Preußen, dessen Schifffahrt sich damals nicht so weit erstreckte, zunächst nicht berührt wurde¹⁾.

Die preußischen Minister waren entrüstet. Schon die beabsichtigte Einziehung so vieler Zollämter mußte den Grenzverkehr erheblich lähmen; geradezu unerhört aber war das Gesetz vom 31. Juli. Auch die Sperrung des stillen Oceans bis zum 31. Grad nördlicher Breite herab empfand man als einen noch nicht dagewesenen Akt. Mit demselben Recht könne ja Rußland plötzlich die Ostsee und den Sund sperren. Unterm 23. November 1821 wurde daher Klopens mitgetheilt, daß Preußen vor Rücknahme der Verordnung vom 31. Juli auf keine Verhandlung über Aufhebung der im Handelsvertrage zugestandenen Zollämter eingehen könne. Ebenso wenig könne man das Prinzip des den stillen Ocean betreffenden Artikels anerkennen, wenn man auch einen formellen Protest dagegen den beteiligten Nationen überlasse. —

Wie gewöhnlich blieben die Vorstellungen Preußens erfolglos. Herr von Schöler erhielt in Petersburg die trockene Antwort, Preußen habe zuerst den Vertrag verletzt. Rußland übe nur Reciprocität. Ohne Betrugung Polens habe die preussische Regierung verschiedene Zollämter aufgehoben. Ueberdies führte man Klage über die preussischen Zölle und die Einrichtungen in den Ostseehäfen.

Den letzteren Beschwerden war preussischerseits längst Rechnung getragen worden, da sowohl Graf Bülow als Geheimrath Hoffmann stets auf buchstabengetreue Durchführung des Vertrags gedrungen hatten, um den Polen keinen Vorwand zu Klagen zu lassen. Aber mit der zuerst angeführten Thatsache hatte es keine Richtigkeit. Bei Abschluß des Vertrags war den durch den Tarif von 1818 bedingten Veränderungen der Grenzbewachung nicht genügend Aufmerksamkeit geschenkt worden und es bestanden allerdings 18 Zollämter in Preußen weniger, als im Abkommen festgesetzt war, 30 andere waren verletzt. Diese Erklärung half natürlich bei dem bösen Willen Rußlands nichts.

Guriew, berathen von dem Direktor der Zamburger Baumwollfabrik Tsch und dem Zuckerfabrikanten Kollwo, war entschlossen, das Prohibitivsystem in voller Schärfe wieder herzustellen. Und sein Einfluß war, da es ihm gelang, stets volle Kassen zu haben, unbegrenzt. Es unterstützte seine theoretischen Darlegungen die damals in Rußland herrschende Handelskrise und die 1820 bedeutend gestiegene Höhe der Einfuhr. Freilich war an ersterer weniger die Zollherabsetzung als die allzu leichtfertige Kreditgewährung seitens der russischen Kommerzbank schuld, welche viele Kaufleute zur Ueberspekulation verleitet hatte, so daß an der russischen Ueberschüsse etwa 300 Insolvenzen im Herbst 1821 ausbrachen.

¹⁾ Martens (Band VIII. S. 1) erklärt das Verhalten Rußlands damit, daß es gezwungen gewesen sei, im Interesse seiner Industrie der „natürlichen Tendenz“ Preußens, sich ausschließlich des Handels mit Rußland zu bemächtigen, entgegenzutreten.

Die Aufhebung der 15 polnischen Zollämter erfolgte ohne Rücksicht auf Preußens Einspruch. Das geheime Finanzkomitee wurde mit einer Revision des russischen Tarifs beauftragt, und der Kaiser selbst nahm lebhaften Antheil an der Sache. Er beschied den Bankier und Fabrikbesitzer Baron Kall zu sich nach Jarstoe Selo und fragte ihn um seine Ansicht über die einzuschlagende Handelspolitik. Kall, der sehr viel Geld in industriellen Anlagen stecken hatte, erklärte sich angeblich für Verbot der Einfuhr aller fremden Fabrikate und der Ausfuhr der wichtigeren Rohstoffe. In weiten Kreisen Rußlands herrschte dieselbe Ansicht und man erklärte es für eine moralische Pflicht Preußens aus Freundschaft und Dankbarkeit auf den Vertrag, der Rußland am sofortigen Uebergang zum vollen Verbotssystem hindere, zu verzichten.

Schon im Dezember 1821 hielt General Schöler es für wahrscheinlich, daß Rußland dieses Ansinnen direkt stellen werde. Doch vergingen noch einige Monate, bis Kesselrode Anfang März 1822 ihm mittheilte: Alopeus werde in Berlin Eröffnungen wegen einer Abänderung des Vertrags machen, da Rußland durch ihn gar zu großen Schaden erleide. Die angekündigten Eröffnungen blieben indessen aus¹⁾ und Mitte März 1822 wurde Schöler einfach benachrichtigt, daß der neue russische Tarif schon im Druck sei. Falls derselbe vor einer Verständigung mit Preußen in Kraft trete, würden die vertragsmäßig zugestandenen Vortheile einsteuilen fortbestehen!

Inzwischen war aber, ohne daß Schöler ein Wort erfahren hatte, der entscheidende Schritt russischerseits schon geschehen. Unterm 15./27. Februar 1822 hatte Zar Alexander sich direkt an den König Friedrich Wilhelm mit einem Briefe gewendet. Er schilderte darin die Wirkungen des Vertrags als gleich verhängnißvoll für Rußland und Polen. Ackerbau und Industrie drohten bei Fortdauer des augenblicklichen Zustandes ihrem Ruin zuzugehen. An sich seien ja die Prinzipien des Wiener Vertrags, auf denen das Abkommen beruhe, gut; aber sie müßten allgemeiner angewendet werden. Das sei aber jetzt nicht der Fall. Das Prohibitivsystem habe in England und Oesterreich auch nach 1815 fortbestanden, sei alsdann in Frankreich wieder eingeführt worden und werde auch in Preußen befolgt! Unter diesen Umständen würde das Festhalten an den Wiener Grundsätzen einen Staat ruiniren. Schon seien Rußland und Polen Depots fremder Waaren geworden, die eigenen Produkte fänden

¹⁾ Martens (Band VIII. S. 2 ff.) versichert, daß Alopeus durch einen Erlaß vom 10. Dezember 1821 Befehl gehabt habe, Aufhebung des 1818er Vertrags unter ausführlicher Begründung zu verlangen. Alopeus habe darauf nach Petersburg berichtet, daß bei der chaotischen Unordnung in der preussischen Regierung Nichts zu erreichen sei. Bernstorff besitze keinen Einfluß bei seinen Kollegen und sei ganz in den Händen seiner rufseindlichen Beamten. Er wolle Hardenbergs Rückkehr abwarten. Nur durch Drohungen sei Etwas durchzusetzen. In den ersten Tagen des Februar habe er dann Hardenberg gesehen und seinen Antrag ausgerichtet. Der Fürst ertheilte ihm keine Antwort, sondern verlangte eine schriftliche Note. Auch dies Verhalten führt Alopeus auf die zunehmende Altersschwäche Hardenbergs zurück! Auf den Bericht von Alopeus bin habe sich dann der Zar entschlossen, mit dem König direkt in Korrespondenz zu treten. Nach den preussischen Akten war im Auswärtigen Ministerium von dem Schritte des Grafen Alopeus kein Wort bekannt!

seinen Abſatz, das Baargeld verſchwinde und viele Häuſer ſeien erſchüttert. Es bleibe daher ſeiner Regierung nur übrig, die nothleidende Induſtrie durch einen neuen Tarif zu ſchützen. Er hoffe, daß Preußen durch Entgegenkommen dieſe Maßregel noch vor Beginn der Schifffahrt ermöglichen. Alopeus werde das Angeführte durch Beweiſe erhärten, „welche, wie er anzuſehen Grund habe, nichts zu wünſchen übrig laſſen würden. J'ai l'eſperance que cette négociation ſe terminera comme toutes celles qui ont eu lieu entre Nos cabinets, ſous les auspices du plus parfait accord de vues et de principes. Er ſchloß mit der Verſicherung, daß es ihm ſchwer falle, an den König dieſe Bitte zu richten, aber das Wohl ſeines Staates dränge ihn und er rechne auf des Königs Freundschaft. Die Entfernung jedes Anlaſſes zum Streite befeſtige die heilſame Verbindung der Staaten!

Der Brief, welcher erſt Mitte März Graf Bernſtorff zu Augen kam, beſtätigte nur zu ſehr Schölers Beforgniſſe. Man war ſich darüber klar, daß es vergeblich ſein würde, die unbedingte Aufrechterhaltung des Vertrags zu fordern, aber man wollte doch wenigſtens die Feſtſtellung des neuen Zuſtandes nicht Rußland ganz allein überlaſſen. Bernſtorff gedachte vielmehr, Alopeus um Mittheilung der geplanten Aenderungen zu erſuchen und mit ihm darüber verhandeln. Es werde ein Beweis der Anmerkſamkeit gegen den Zaren ſein, ihm das als Gunſt Verlangte vertragmäßig zu gewähren.

In dieſem Sinne wurde daher das vom 22. März 1822 datirte Antwortſchreiben des Königs gehalten, in dem es hieß: . . . Je connais trop bien la ſcrupuleuſe fidélité de V. M. à garder la foi des traités, pour ne pas me dire, qu'Elle a dû croire ſubir la loi d'une néceſſité impérieuſe en m'exprimant le deſir de voir des modifications eſſentielles apportées aux diſpoſitions de celui qui fixe les rapports commerciaux entre la Pruſſe d'un côté et la Ruſſie et la Pologne de l'autre. Die Frage ſei ſo ſchwierig wie wichtig. Der Vertrag ſei Frucht langer Verhandlungen und die einzelnen Beſtimmungen ſo eng verbunden, daß keine einzeln zu beſeitigen ſei, ohne die Baſis des Vertrags anzugreifen. Preußens Vortheile ſeien durch Gegenkonzeſſionen erlannt und ohne Entgelt könne der König im Intereſſe ſeiner Unterthanen Nichts nachgeben. Doch der Vertrag habe ja gemeinſame Verhandlungen über neu auftauchende Fragen vorgeſehen und deſhalb ſeien die Miniſter zu Verhandlungen mit Graf Alopeus angewieſen.

Die Hoffnung, daß Rußland auch nur ſo weit entgegenkomme, war in Berlin gering. Bernſtorff ſchrieb an Schöler: er theile ihm den Ein- druck, den der Brief des Zaren gemacht habe, nicht mit, da er überzeugt ſei, daß er denſelben haben werde. Er ſolle in Petersburg erklären, daß man vorausſetze, Rußland werde erſt nach Einwilligung Preußens die Tarifänderung vornehmen. Ein anderes Vorgehen werde man als Vertragsverletzung anſehen. Die Behauptung des Zaren, daß Preußen dem Prohibitionsſyſtem huldige, zeuge übrigens von einer ſehr geringen Kenntniß anderer Verhältniſſe.

Die vom Zaren angekündigte Eröffnung ſeines Geſandten Alopeus erfolgte trotz wiederholter Anfragen überhaupt nicht.

Der Brief des Königs blieb ohne Antwort. Am 13. April 1822 theilte Alopeus nur einfach mit, daß Rußland genöthigt gewesen sei, durch Ukas vom 12. März das Prohibitivsystem einzuführen¹⁾. Den preussischen Waaren seien auf seine Bestürmung hin die 1818 zugestandenen Vortheile noch für 1 Jahr belassen. Doch seien für sie nunmehr Ursprungszeugnisse nöthig, ferner sei die Höhe der zulässigen Einfuhr nach dem Maßstab der letzten Jahre fixirt und endlich dieselbe an bestimmte Einlaßpunkte gebunden. Die Bemessung der Einfuhrmengen setzte dem ganzen unerhörten Verfahren die Krone auf. Es war nämlich in dem betreffenden Reglement die Zulassung preussischer Leinen auf 500 Pud, die von Wollwaaren auf 7000 Pud, die von Lederwaaren auf 1 Million Rubel und der Tuchtransit nach China auf 600 000 Arschin beschränkt. Nichtsdestoweniger schloß Alopeus seine Note mit der Erwartung, daß Preußen sehr zufrieden sein werde: *Aussi est-ce avec la conscience de n'avoir donné lieu à aucune réclamation fondée, que l'Empereur m'a chargé de communiquer à Votre Excellence le nouveau tarif.*

Kurz darauf erfolgte aus Warschau die Mittheilung, daß auch die polnische Regierung das Quantum der zulässigen Einfuhr aus Preußen beschränkt habe, und zwar auf 14 000 Pud Woll-, 10 000 Pud Leinwaaren und Leder bis zum Betrage von 50 000 Gulden. Zugleich war eine verschärfte Zollkontrolle angeordnet worden.

Dieses rücksichtslose Vorgehen des Zaren verstimmte natürlich in Berlin aufs tiefste, und im ersten Augenblick dachte alle Welt nur an Rache. General Schöler, welcher auch über den anmaßenden Ton der Russen bei dem von ihm in jenem Momente nicht erwarteten Schritte erbittert war, rieth den ganzen Schriftwechsel zur Kenntniß der anderen Mächte zu bringen und Rußland gegenüber zu betonen, daß jetzt wiederum die Wiener Kongressakte in volle Kraft trete. Komme es doch den Russen besonders darauf an, diese Vereinbarungen aus der Welt zu schaffen und dabei die Schuld auf Preußen zu schieben, um den Haß der Polen gegen uns zu lenken. Jeden weiteren Schritt beim Zaren hielt er für überflüssig.

Gegen dies Zurückgreifen auf den Wiener Vertrag erklärte sich indessen durchaus Geheimrath Semler unter Hinweis darauf, daß derselbe sich als zweifellos unausführbar für beide Theile längst erwiesen habe. Er schlug vor, die von Rußland gebotene Begünstigung rundweg abzulehnen, die anderen Mächte von dem ganzen Sachverhalt unter gleichzeitiger Veröffentlichung des geheimen Artikels des Vertrags in Kenntniß zu setzen, die Einfuhr von Vieh, Brauntwein, Holz und Getreide über die Ostgrenze zu verbieten, die Transitzölle möglichst hochzustellen und sich rüchhaltlos mit Oesterreich gegen Rußland zu verständigen.

¹⁾ Martens (VIII. S. 7 ff.) theilt diesen Rechtsbruch so mit, als wäre Preußen schuld daran und Rußland zu seinem Vorgehen geradezu gezwungen gewesen, wenn es nicht völligen Ruin verfallen wollte! Mit vorwurfsvollem Tone sagt er: *ni la lettre de l'empereur, ni les représentations énergiques du comte Alopeus ni même la promulgation du tarif, n'amènèrent toutefois pas le gouvernement prussien à aller à la rencontre de la proposition russe!* Die Behauptungen des Grafen Alopeus, daß Preußen ihm sofortige Verhandlungen direct mit dem Ministerium angeboten, er aber solche „Salonbesprechungen“ abgelehnt habe, werden durch die preussischen Akten nicht bestätigt.

Zu der Konferenz der betheiligten Minister, die am 28. April stattfand, trat man im wesentlichen Semlers Gutachten bei. Man sprach sich dahin aus: „Daß, da Rußland einseitig, ohne auf irgend eine Weise Preußens Einwilligung erlangt zu haben, die Bestimmungen des Handelsvertrages vom 19. Dezember 1818 wesentlich verändert und aufgehoben habe, Preußen an seine Verpflichtung des gedachten Vertrages mehr gebunden sein könne.“ Die Annahme der von Rußland für 1 Jahr angebotenen Begünstigungen sei mit mannigfachen, wesentlichen, politischen und kommerziellen Nachtheilen verbunden. Die zugestandenen Einfuhrmaxima seien so gering, daß die Königl. Behörde bei Vertheilung der Ursprungszeugnisse in große Verlegenheit kommen würde, überdies seien die Zollformalitäten überans verwickelt. Man beschloß, diese Ansicht gemeinsam dem König mitzutheilen, die Autorisation nachzusuchen, den Handelsvertrag als aufgehoben zu betrachten und Maßregeln zu treffen, um Preußens Interessen bei dieser Sachlage zu wahren.

Aber bald kamen allerlei Bedenken. Preußens politische Lage ließ jedes ernstliche Zerwürfniß mit Rußland bedenklich erscheinen. Den anderen Mächten mittheilen, welche schmäbliche Behandlung man sich vom Caren gefallen ließ, hätte nur die Ohnmacht des Staats Friedrichs des Großen offen kundthun geheißen. So wurde denn unterm 12. Mai an den König in dem Sinne berichtet, daß nur Zurückweisung der von Rußland angebotenen Begünstigung und gleichzeitige Aufforderung zur Durchführung des wieder in Kraft getretenen Wiener Vertrags angezeigt erscheine.

Es erfolgte darauf eine Kabinettsordre vom 22. Mai 1822, worin der König anordnete, den Vertrag als erloschen zu erklären und die von Rußland gebotenen Vortheile abzulehnen. Gleichzeitig solle berathen werden: „Ob und welche Veränderungen sowohl mit den durch die Zollrolle vom 25. Oktober v. J. festgesetzten Ein-, Aus- und Durchgangs-Abgaben, als auch mit den auf dem Grunde des gedachten Handelsvertrags diesseits angeordneten oder beibehaltenen Einrichtungen und zwar ausschließlich aus dem Gesichtspunkte des jetzt uneingeschränkt zu berücksichtigenden Staats-Interesse vorzunehmen sind.“

Noch war die entsprechende Note nicht nach Petersburg gerichtet, als schon die Kunde von neuen Schädigungen des preussischen Handels kam. Guriew wollte den neu eingeführten Zoll auch von den bereits vor Erlaß des Ukas abgekauften Waaren erheben, und Polen gedachte dasselbe mit den zur Warschauer Messe geschickten Gütern zu thun. Ueberdies thaten die polnischen Wächthaber plötzlich Schritte, um in die russische Zollgrenze aufgenommen zu werden. Die Einkünfte des Staats deckten nämlich die besonders durch die Militärlast bedingten Ausgaben nicht. Um das Defizit zu decken und nicht zu einem einfachen Gouvernement herabzusinken, wollten daher die Polen lieber ihr Zollsystem opfern.

Auf die vorläufigen Vorstellungen Schölers antwortete Messelrode damit, daß er sich zunächst jede Einmischung Preußens in innere russische Angelegenheiten verbat. In Berlin habe man keinerlei ernstlichen Grund zu Klagen. Seien doch alle vertragsmäßig festgesetzten Rechte geachtet und bei Feststellung der Einfuhrmaxima die Jahre des höchsten Imports als Norm genommen worden. Er fügte die durchaus aus der Luft gegriffene

Behauptung hinzu, daß Klopew von der nothwendigen Tarifänderung schon im Dezember 1821 Mittheilung gemacht und Preußen Nichts dagegen eingewendet habe. Die Beschwerden gegen Polen seien unberechtigt. Endlich habe ja auch Preußen in dem neuen Tarif von 1821 sehr erhebliche Zollerhöhungen vorgenommen, ohne Rußland vorher zu befragen.

Im letzteren Punkte hatten die Russen formell Recht. Dem mit Rußland 1818 getroffenen Abkommen zufolge, welches neben den fixirten Eingangszöllen die Erhebung einer beliebig hohen Verbrauchssteuer gestattete, hatte der Tarif von 1818 Zoll und Verbrauchsabgabe geschieden. Dieser Unterschied war in dem neuen Tarif beseitigt und alles in eine Rubrik „Eingangszoll“ zusammengefaßt. Dazu waren wirklich die Zollsätze für Butter, Käse und Vieh, wenn auch unwesentlich, erhöht worden. Nun meinte zwar Klewiz, man könne ja sagen, man habe die Eingangszölle überhaupt beseitigt und erhebe nur noch die nach unserem Belieben zu bemessende Verbrauchssteuer, aber einem so böswilligen Gegner gegenüber verfiel das natürlich nicht.

Uebrigens machte sich mehr und mehr die Meinung geltend, daß die Aufhebung des Vertrags für Preußen kein besonderes Uebel sei, weil man dadurch von den an Polen gewährten Zugeständnissen loskomme. Vergebens bekämpfte Semler diese Ansicht unter Hinweis darauf, daß man ja Rußland eigentlich gar nichts Besonderes gewährt habe und daß die von den Polen befürchteten Unannehmlichkeiten nicht eingetreten seien. Man behandelte die Sache ohne besonderen Eifer. Hoffmann entwarf eine Denkschrift, worin er nachwies, daß jetzt der Wiener Vertrag wieder voll in Kraft trete. Auf Grund derselben arbeitete Ancillon ein Memoire aus, in welchem es hieß: „les relations commerciales entre la Prusse et la Russie se trouvent ainsi replacées dans la position où elles se trouvaient immédiatement après la conclusion du traité du 3 Mai/21 avril 1815. En vertu de ce traité chacune des deux puissances a le droit de demander que l'on nomme des deux parts des commissaires qui conviennent de commun accord des moyens d'exécuter les articles 21—29 de ce traité.“

La Prusse y a toujours été disposé, elle l'est encore. Ce n'est pas de son côté que sont venues les difficultés, les restrictions, les modifications.

Elle portera toujours encore les mêmes facilités dans cette négociation. Jusqu'à ce qu'elle ait eu lieu et qu'elle ait amené des résultats satisfaisans, la Prusse reste placée dans le cas prévu par l'article 30 du traité de Vienne.

Il y est dit que les stipulations arrêtées dans les articles 21—29 en faveur de la nation Polonoise ne pourront pas souffrir d'application partielle.

... A l'égard du commerce d'importation chacun des deux gouvernements adoptera dans ses provinces polonoises les mesures qu'il jugera convenables à ses intérêts. Le Roi a donné l'ordre à son ministère de prendre ces objets en considération.

Doch versprach sich Niemand von einer neuen Verhandlung Erfolg, falls es nicht gelang, den Zaren dafür ernstlich zu interessieren und über

den schreienden Vertragsbruch, zu dem man ihn gedrängt habe, aufzuklären. Zu diesem Zwecke wünschte Bernstorff einen nochmaligen persönlichen Schritt des Königs. Unter Hinweis auf die verhängnißvollen Konsequenzen einer solchen Verletzung der Heiligkeit der Verträge, auf denen der ganze europäische Staatsverband beruhe, auf die schwere Kränkung der Würde des Königs und der materiellen Interessen Preußens legte er Hardenberg einen entsprechenden Briefentwurf vor. König Friedrich Wilhelm ging auf den Vorschlag ein und schrieb unterm 13. Juli 1822 an den Zaren: *Ma confiance dans l'amitié de Votre Majesté et surtout dans sa justice, est trop bien fondée, pour que je ne soye intimément convaincu, qu'Elle ne souffrira pas que mes sujets soient sacrifiés à des mesures, qu'ils n'avoient pu prévoir, et contre lesquelles ils avoient cru avoir une garantie suffisante dans les traités subsistans. Je me reprocherois d'autant plus le moindre doute à cet égard, que je m'adresse à un souverain qui a cherché et trouvé son premier titre de gloire dans les soins qu'Il a constamment mis à rasseoir la politique de l'Europe sur sa seule véritable base, celle de la morale publique et de la sainteté des traités.*

Schöler erhielt Befehung, das Schriftstück dem Zaren und dem Ministerium zu übergeben und dem ersteren persönliche Vorstellungen zu machen. Er sollte dabei betonen, daß der Vertrag Preußen für erloschen gelte und die Guriew'schen Vorschläge nur ohne Beziehung darauf willkommen seien. Nach dem Vorgang Rußlands erhielten alle preussischen Diplomaten im Auslande Mittheilung von diesem Schritte.

Der Zar verzögerte die von Schöler erbetene Audienz bis tief in den August hinein und entschuldigte das damit, daß er die Verständigung lieber seinen Ministern habe überlassen wollen, da dieselbe anfangs doch keinen angenehmen Anstrich gehabt habe. Jetzt sei ja aber keine Rede mehr davon. Der Entschluß des Königs, den Vertrag als aufgehoben zu betrachten, sei sehr zweckmäßig, das werde die Verständigung erleichtern. Er wolle die preussischen Unterthanen entschädigen. Auf die Klagen Schölers gegen Guriew und besonders gegen Polen, das mittlerweile auch noch eine ganz widerrechtliche Besteuerung der dort angelegten preussischen Kapitalien beschlossen hatte, ging er gar nicht ein. Das komme alles, meinte er, aus dem „Quell alles Uebels, aus dem beharrlichen, alles benutzenden Zweck der Ruhestörer, womöglich die große Allianz auseinanderzusprenken!“

Inzwischen hatte man in Berlin auf Veranlassung der Königl. Ordre betathen, welche Maßregeln nach Aufhebung des Vertrags an der Ostgrenze das Staatsinteresse erfordere. Herr v. Schudmann, der Minister des Innern, griff sofort auf Vorschläge zurück, die er schon 1820, und zwar damals lediglich im Interesse der preussischen Landwirthschaft gemacht hatte. Er verlangte Besteuerung alles in Preußen eingehenden Getreides mit einem Zoll von etwa 12⁰/₀, so zwar, daß der Scheffel Weizen 7¹/₂, Roggen 5, Gerste 3 Sgr. 9 Pf., Hafer 2—6, Hülsenfrüchte 3—6 zahlen sollten. Gleichzeitig beantragte er einen Zoll für Ochsen und Kühe von 5 und 3 Thlr., für Schweine von 15 Sgr. und Kälber 2c. von 10 Sgr., außerdem noch Belastung der polnischen Wolle, Talg, Wachs und Häute.

1820 hatte er beträchtlich höhere Zollsätze vorgeschlagen. Damals aber waren die anderen Minister überhaupt gegen Getreidezölle gewesen, sowohl aus Furcht vor russischen Repressalien als mit Rücksicht auf Artikel 19 der Bundesakte, die gegen Sachsen und Schwarzburg bestehenden vertragmäßigen Verpflichtungen und endlich die Handelsinteressen der Provinz Preußen¹⁾. — Für den Schutz des Ackerbaues herrschte jetzt wenig Sympathie. Graf Bülow meinte, es sei reiner Zufall, daß die jetzt ins Auge gefaßte Maßregel gerade einer nothleidenden Bevölkerungsklasse zu Gute komme. Der Zweck derselben sei lediglich, Rußland zum Nachgeben zu bringen. Dagegen müsse jede andere Rücksicht zurücktreten. Aus diesem Grunde hielt er auch eine gleichmäßig hohe Besteuerung der Ein- und Durchfuhr fremden Getreides jeder Art mit 15 Sgr. pro Scheffel für angezeigt. Zoll auf Wolle, Talg und andere Rohstoffe schien ihm dagegen schädlich und nur ein solcher gegen polnischen Branntwein des Effekts wegen rathsam. Gleichzeitig empfahl er Beschränkung der Rechte der russischen Konsuln und der Vorrechte der Polen in den Ostseestädten. Falls diese Maßnahmen Rußland nicht zum Entgegenkommen stimmten, könne eine geeignete Milderung derselben auf administrativem Wege erfolgen.

Minister Kewiz war derartigen Gewaltmaßregeln abgeneigt. Dieselben würden nur den preussischen Ostseehandel schädigen, ohne den Gegner zur Nachgiebigkeit zu stimmen. Es empfehle sich, vorher die Oberpräsidenten der Ostprovinzen mündlich zu befragen und nur mäßige, den Preisen der verschiedenen Getreidearten angemessene Zölle einzuführen.

Das von Eichhorn und dem Geheimrath von Bülow entworfene Gutachten des Auswärtigen Ministeriums machte das weitere Verhalten gegen Rußland von vorheriger Beantwortung der Frage abhängig, ob der Vertrag von 1818 für Preußen nützlich war oder nicht. War er es wirklich und wäre seine Erneuerung vortheilhaft, so würden Repressivmaßregeln unvermeidlich sein. Sonst behielte ja Rußland Recht mit der Behauptung, daß Preußen bei dem Abschluß seiner Zeit kein Opfer gebracht habe. War der Vertrag dagegen dem Wohle des Staates zuwider, so müsse man sich freie Hand wahren und nur staatswirthschaftlich rathsame Maßregeln treffen. Der vertragslose Zustand werde die Polen übrigens gleichfalls zu Klagen veranlassen und Rußland bewegen, seinerseits Verhandlungen anzuknüpfen.

Am 21. August 1822 fand die Berathung des Staatsministeriums über die Angelegenheit statt. Nur Kewiz war verhindert beizuwohnen. Man war einstimmig der Ansicht, daß es nöthig sei, Maßregeln gegen Rußland zu ergreifen, wenn man nicht für alle Zukunft auf einen Handelsvertrag mit diesem Reiche verzichten wolle. Die folgenden Zölle auf russisch-polnische Produkte wurden für angemessen erachtet: Weizen und Hülsenfrüchte für den Scheffel 10 Sgr., anderes Getreide 7½ Sgr., Rindvieh pro Stück 5 Thlr., anderes Schlachtvieh 15 Sgr., Wolle der Centner 5 Thlr. Dazu wurde Verbot der Branntweineinfuhr und Besteuerung des Kolonialwaaren- und Getränketransits nach Polen mit 3 und 10 Thlr.,

¹⁾ Besonders lebhaft sprach sich damals Geheimrath Hoffmann, der nachmalige Chef des statistischen Bureau, gegen Getreidezölle aus.

je nachdem der Eingangszoll über 3 oder über 10 Thlr. betragen hätte, beschloßen. Man versprach sich von letzterer Maßregel, welche auch Oesterreich anging, überdies die günstige Folge, daß Oesterreich mehr als bisher Antrieb erhalte, Rußland zu einer entgegenkommenderen Haltung zu bestimmen.

Die Beschlüsse fanden indessen nicht des Finanzministers Beifall. Er erklärte plötzlich am 12. September, der Vertrag sei werthlos gewesen. Während der Absatz der zollbegünstigten Artikel ganz unbedeutend gewesen sei, hätten sich viel größere Waarenmassen heimlich Einlaß in Rußland zu verschaffen gewußt und thäten es noch. Rußland irgendwie darauf aufmerksam zu machen, widerstrebe natürlich unserem Interesse, weil wir in solchem Falle Maßregeln zur Hinderung des Schmuggels schwer ablehnen könnten. Die Herabsetzung der Transitzölle sei zwar ein kleines Geldopfer für Preußen, entspreche aber den Grundfätzen unserer Handelspolitik und sei daher feitzuhalten. Bei Erneuerung des Vertrags handle es sich höchstens um Sicherung einer Waarenausfuhr von 1 900 000 Thlr., einer Kleinigkeit gegenüber dem Betrage des Schleichhandels. Polens wirtschaftliche Entwicklung ferner könnten wir durch Erhöhung der Transitzölle doch nicht hemmen. Wir drängten nur den Handel nach den russischen Districthen und Oesterreich. Selbst gesetzt aber, Rußland ließe sich zu einem Preußen günstigen Vertrage herbei, so bestche keine Garantie, daß es ihn nicht wieder breche oder umgehe. „Zu dessen eigner redlichen Willen es nicht liegt, mit einem Dritten zu verkehren, der ist dazu mit einem wirklichen Erfolge fast kaum zu nötigen.“ Das im vorigen schlechten Jahre nach Preußen eingeführte russische Getreide habe 65 000 Thlr. an Zoll bezahlt, die Kolonialwaarendurchfuhr nach Rußland 64 000 Thlr. Nach den jetzigen Sätzen würden diese Summen auf 455 000 resp. 192 000 Thlr. steigen. Einen solchen Druck könnte dieser Handel nicht vertragen.

Es fand in Folge dieses Votums eine nochmalige Berathung der Sache im Staatsministerium statt, wobei man sich indessen für Aufrechterhaltung der früheren Beschlüsse entschied und noch den Zoll für Ausfuhr von Lumpen, Häuten und roher Wolle nach Polen erhöhte. Es wurde darüber an den König, welcher zum Kongreß nach Verona gereist war, Bericht erstattet und die Genehmigung erbeten, im passenden Momente die Repressalien einzuführen.

Mittlerweile hatte nämlich die russische Regierung wieder etwas eingelenkt. Die würdige Haltung Preußens beschämte vielleicht den Zaren, trotz der Hezereien seines Gefandten. Schon Ende Juli theilte Resjetrode dem General Schöler eine Anzahl Bestimmungen mit, welche die Zulassung der vor Veröffentlichung des neuen Tarifs abgeandten Waaren zum alten Zollsatz bezweckten. Etwas später schrieb der Zar an den König in Beantwortung des Briefes vom 13. Juli, daß ihm derselbe Bedauern und Schmerz verursacht habe: *Jamais, Sire, il n'est entré dans mes vues de priver tout-à-coup sans motif et sans avertissement préalable, les sujets et V. M. des avantages, que leur assurait la foi des traités. Un malentendu que je déplore, pouvait seul donner une telle apparence aux mesures que j'ai été forcé de prendre, et je ne puis exprimer à V. M. combien je suis affecté de voir, que les déclarations*

de mon Envoyé n'aient point été comprises des l'origine, dans leur vrai sens et dans toute leur étendue. Ce que j'ai fait, Sire, je l'ai fait en cedant à la plus imperieuse nécessité. J'avais moi même signalé à V. M. la situation où se trouvaient le commerce et l'industrie de mes peuples. Le caractère du mal n'admettait point de retard dans l'application du remède. Au Milieu de ces trop justes motifs d'affliction, il m'a été agréable de me convaincre que pour l'avenir au moins mes intentions s'accordaient complètement avec les intentions de V. M. J'ai fait tracer sous mes yeux pour le comte d'Alopéus de nouveaux ordres qu'il s'empressera de communiquer au Ministère de V. M. et qui, j'ose le croire, Lui prouveront que dans aucun moment la conscience de mes obligations ne m'a abandonné.

In der That kam Alopeus am 14. September 1822 ins Auswärtige Ministerium und bat um Ernennung einer Kommission, mit der er über Ausführung des Wiener Vertrags in Verhandlung treten könne. Als aber die erste Berathung fünf Tage später stattfand, beauftragte er, daß die Wiener Bestimmungen vor der Hand außer Acht bleiben und man sich nur über gegenseitige Konzessionen verständigen solle.

Während er angeblich neue Instruktion einholte, fuhr die russische Regierung in aller Stille fort, ihr neues System auszubauen. Die Polen hatten Bevollmächtigte, an ihrer Spitze den Fürsten Lubeki, nach Petersburg geschickt, die sich mit Guriew verständigten. Es kam auf diese Weise eine Neuregelung des russisch-polnischen Grenzverkehrs zu Stande, der den Eingang fremder Waaren nach Rußland über Polen unmöglich zu machen bezweckte. Die Einführung der Prohibition auch in Polen wurde in sichere Aussicht genommen. — Die Ausführung der vom Zaren freiwillig gemachten Zugeständnisse aber betrieb Guriew so lässig wie möglich. Oesterreich, auf dessen diplomatische Unterstützung man in Berlin immer noch hoffte, that keinen Schritt in Petersburg und freute sich im Stillen über Preußens Benachtheiligung.

General Schöler befestigte sich mehr und mehr in der Ueberzeugung, daß im Guten Nichts zu erreichen sei. Der Zar werde sich nie die Mühe nehmen, den Gegenstand von allen Seiten zu erwägen, da er auf Preußens Dankbarkeit Anspruch zu haben vermeine und den Polen willfahren wolle, so weit das nicht den russischen Interessen zuwiderlaufe. Es komme dazu, daß sein Ehrgeiz eine industrielle Blüthe seines Reiches herbeizuführen strebe. Ein Appell an die europäischen Mächte würde ihn nur reizen. Schöler meinte daher, man solle die von Rußland gebotenen Vortheile ruhig ausnützen und inzwischen Zollmaßregeln treffen, welche den Schmuggel möglichst an die russische Grenze drängten und den Handel Polens lahm legten.

Der Handelsminister wollte davon Nichts wissen. Er versprach sich besseren Erfolg von den im Staatsministerium beschlossenen Repressalien. Der König konnte sich dazu vor der Hand noch nicht entschließen. Er befahl unterm 20. Oktober 1822 von Verona aus, erst die Verhandlungen mit Alopéus zu Ende zu führen und ihm dann aufs neue zu berichten. Aber Alopéus antwortete auf alles Drängen, er sei noch ohne Instruktion.

Das Jahr nahte mittlerweile seinem Ende, und bitter klagte das Auswärtige Ministerium, daß der König die Repressalien nicht genehmigt habe, welche sicher neuen Umschwung herbeigeführt haben würden.

Am 10. Dezember endlich erklärte der russische Gesandte, er werde sogleich nach Warschau reisen, um dort mit dem Großfürsten Konstantin und dem Zaren zu sprechen, und hoffe mit genügenden Vollmachten zurückzukehren. Eine gleiche Zusicherung machte in Verona Nesselrode dem Grafen Bernstorff. — Januar 1823 fanden in Warschau in der That lange Konferenzen der polnischen und russischen Staatsmänner statt, über deren Verlauf man durch den Generalkonsul Schmidt, welcher die Gunst des Großfürsten Konstantin besaß, Näheres hörte. Die Polen, welche ja einen guten Antheil an der ganzen Verwicklung besaßen, benutzten die Gelegenheit zu den übertriebensten Forderungen. Der polnische Konsul Maleskowitz wurde Mopius für die Unterhandlungen beige stellt. Am 2. Februar 1823 erklärte sich letzterer in Berlin endlich zu den Besprechungen bereit.

Aber schon bei der ersten Konferenz ergab sich, daß Rußland keine einzige Konzession zu machen gedachte und nur Forderungen stellte¹⁾. Man entschloß sich daher, endlich Ernst zu zeigen. Die Geheimen Räte Zemler und Schulz erhielten den Auftrag, den gegen Rußland geltenden Tarif abzuändern und führten das sofort aus. Am 19. März wurde ihr Entwurf im Staatsministerium berathen und fast durchweg genehmigt. Es wurde dadurch der Zoll für Weizen und Hülsenfrüchte auf $7\frac{1}{2}$, für anderes Getreide auf 5 Sgr., für Rindvieh auf 10 Thlr., Kleinvieh 3 und 2 Thlr., Glas auf 3—6 Thlr. bemessen, gleichzeitig ein Ausfuhrzoll auf Rohbaumwolle, Häute, Farbhölzer, Karden, Leinwandlumpen, Wolle gelegt und die Transitgebühr für die meisten Waaren auf 3 Thlr. erhöht. Durch Kabinettsordre vom 10. April 1823 wurden diese Vorschläge zum Gesetz erhoben.

Die Maßregel übte sofort ihre Wirkung. In Polen begann lebhaftes Geschrei. Der Warschauer Finanzminister klagte dem Zaren, daß das Napoleonische Kontinentalsystem nicht schlimmer als Preußens Schritt geschadet habe. Man behauptete wieder, die Transitbefugniß sei ein Naturrecht, welches nicht beschränkt werden dürfe. Mopius erhielt Weisung, eine Milderung herbeizuführen. Allerdings war nach Generalkonsuls Schmidt Ansicht diese Entrüstung der polnischen Minister geheuchelt. Erstens freute sie es innig, daß der Streit der beiden Staaten wieder neu aufstammte und zweitens gewann der Finanzminister einen neuen Vorwand, um die Geldverlegenheit zu beschönigen. Am 10. Juni übergab der russische Gesandte einen Protest gegen die preussische Verordnung in Berlin. Als einziges Argument führte er die Schädigung russischer Unterthanen und den Umstand ins Feld, daß nach dem preussischen Zollgesetz

¹⁾ Martens (VIII. S. 15 ff.) sieht hier wie überall im Bestreben Preußens, sich der Ruinen zu erwehren, nur einen Beleg für die Unfähigkeit und Unaufrichtigkeit der preussischen Staatsmänner. Mopius führte nach ihm das Festhalten an dem Transit nach China auf grandiose Handelspläne Preußens zurück!

augenblickliches Inkrafttreten von Tarifänderungen unzulässig sei¹⁾. Die Minister lehnten diese Einwände auf der Stelle ab und hielten an der Maßregel fest.

Um dieselbe Zeit trat in Petersburg ein Ereigniß ein, welches zu einigen Erwartungen zu berechtigen schien. Guriew wurde seines Postens enthoben, wie es hieß wegen seiner schlechten Wirthschaft und seines Eigenumses. Schöler, welcher bis dahin das Zarenreich als ein Land beurtheilt hatte, „wo Dünkel, Nachahmungsfucht und persönliche Zwecke die eigentlichen Triebfedern in allen Unternehmungen und Entschliefungen sind und in keiner Art auf Konsequenz zu rechnen ist, es sey denn in dem Beginnen, Alles in Verwirrung zu bringen und mit sich selbst in stetem Widerspruch zu bleiben,“ glaubte diesmal an einen Umschwung. Der General von Cancrin, ein geborener Hesse, habe das Finanzportefeuille nur auf des Kaisers Befehl angenommen und billige innerlich Guriews System nicht, obwohl er ihn entschuldige und lobe. Nur zu bald sollte er seines Irrthums inne werden.

Es blieb Alles beim Alten. Die offene Direktion des Departements für auswärtigen Handel wurde dem Grafen Lambert, einem Freunde des früheren Finanzministers und Haupttheilhaber an dem leichtsinnigen Anleihsystem, übertragen. Es geschahen Schritte, die russischen Ostseehäfen mit Polen durch einen Kanal zu verbinden. Die Polen, weitentfernt, an eine Konzession zu denken, stellten sich als unschuldig leidende Opfer dar. Konstantin verlangte, daß der Zar persönlich dem König Vorstellungen mache. Aber Messelrode erklärte ihm, wie Schmidt meldete, daß der Zar schon von dem letzten Briefe Friedrich Wilhelms sehr schmerzlich berührt worden sei und ihn nicht in Gegensatz mit seinen Behörden bringen wolle, „deren bekannte fiskalische und vegatorische Ansichten“ der gerechte und gerade Sinn des Königs nie getheilt habe. Es könne sich nur darum handeln, Preußen durch Gegenmaßregeln zur Umkehr zu bewegen. Als solche seien ins Auge gefaßt: Hemmung des russischen Postenlaufs durch Preußen, sechsfache Erhöhung des Schiffszolls, sofortige Erhebung eines 10^o/oigen Abschosses von allen preußischen Kapitalien in Polen nach dem Nominalwerth der schon abgezahlten Summen und Verschlagnahme alles preußischen Eigenthums!

Eine ähnliche Sprache führte Messelrode dem preußischen Gesandten gegenüber, welcher ihm erklärte, daß die preußische Verordnung durchaus keine Repressalien bezwecke, sondern daß man solche erst im Falle weiterer Feindseligkeiten Rußlands ins Auge fassen werde. Er behauptete, der Wiener Vertrag berechtige Preußen zu keinem seiner Ansprüche. Es habe in Wien auf die Sache so wenig Werth gelegt, daß es nur auf Rußlands Drängen die Vereinbarung geschlossen habe. Polens Forderung freien Transits und freier Weichsel Schiffahrt sei billig und werde daher vom Zaren in jeder Weise unterstützt. Die Schuld am Stillstand der Verhand-

¹⁾ Ueber seine Auffassung der Verhältnisse spricht genügend die von Martens. (VIII. S. 17) angeführte Stelle eines seiner Berichte: les Prussiens ont pris l'habitude de tirer de la Russie d'immenses profits et c'est pourquoi ils ne peuvent pas s'habituer à l'idée que les sacrifices accomplis par la Russie à leur avantage peuvent avoir des bornes!

lungen schrieb er einzig und allein Preußen zu. Am 30. August theilte er Schöler mit, daß Alopeus neue Instruktion erhalte, welche dem Berliner Kabinet beweisen würde, wie sehr Rußland an baldiger Beseitigung des Zwistes liege. Aber wenige Tage später gestand er zu, daß des Zaren Genehmigung noch ausstehe.

Alexander I., welcher im Herbst in Polen weilte, legte die Sache ganz in die Hand der Warschauer Intriguanten. Mit Vergnügen arbeiteten diese an der weiteren Entzweiung beider Staaten. Großfürst Konstantin, der ganz in ihren Reßen lag, erwies dem preußischen General-Konjul das größte Vertrauen nur in der Absicht, ihn als Werkzeug zu benutzen. Trotzdem es doch auch den Polen klar war, daß Preußen ihren Wünschen erst entgegenkommen konnte, wenn seine gerechten Forderungen Gehör fanden, stellten sie sich an zu glauben, als werde Graf Bernstorff von persönlicher Animosität gegen Alopeus geleitet, und schlugen vor, einen neuen Unterhändler nach Berlin zu senden. Im übrigen geberdeten sie sich als unschuldige Opfer, erklärten aber, lieber jeden Druck tragen zu wollen, als Preußens Ansichten durch eine herabwürdigende Verhandlung anzuerkennen.

In Berlin machte man unter diesen Umständen nochmals den Versuch, auf den Zaren direkt einzuwirken. Prinz Wilhelm, welcher ihn im Herbst besuchte, bekam eine genaue Schilderung der Sachlage mit auf den Weg und brachte die Frage auch in der That zur Sprache. Alexander äußerte sich dabei versöhnlich und erklärte sich zu KonzeSSIONen bereit, verlangte aber auch aufmerksame Beachtung der von seinem Gesandten bevorstehenden Anträge. So wenigstens meldete der Königl. KabinetSrath Albrecht dem Grafen Bernstorff. Wie Prinz Wilhelm dagegen Schöler erzählte, hatte der Zar nur Beschwerden über Beschwerden erhoben und keinerlei Entgegenkommen gezeigt. Daß diese Version die richtigere war, bewies eine Unterredung, die Schöler am 14. Dezember 1823 mit dem Zaren hatte. Alexander erklärte dabei mit affectirter strenger Miene jeden Anspruch Preußens für unbillig und Rußland für den geschädigten Theil. Alle seine Staatsmänner seien dieser Ansicht. Schöler müsse nicht hinreichend unterrichtet sein. Unterm 9. Januar 1824 sprach es Mettelrode sogar schriftlich aus, daß der Zar eine Aenderung im russischen Handelssystem nicht mit einem Worte berührt habe, daß er vielmehr durch den Prinzen den König nur ersucht habe, die russischen Anträge zu bewilligen¹⁾.

Wie Schmidt zuerst gemeldet hatte, wurde mit der neuen Verhandlung auf Betreiben der Polen nicht Alopeus, sondern der Wirkliche Staatsrath Baron von Mohrenheim, ein Vertrauter des Großfürsten Konstantin, betraut. Der im Januar 1824 in Berlin eintreffende Unterhändler hatte seine diplomatische Laufbahn in Dresden und Madrid begonnen. 1811 war er Geschäftssträger bei Joseph Bonaparte, 1812—14 Gefangener in Südfrankreich, seitdem in Warschau thätig gewesen. Er war mit einer vornehmen Polin verheirathet, schwärmte für Frankreich und galt für klug und offen, aber sehr ehrgeizig und eitel. Beim König führte ihn ein Brief des Zaren ein, indem es von ihm hieß, daß er die Dinge aufs genaueste

¹⁾ Bon allem erzählt Martens (VIII. S. 17) kein Wort.

kenne und das volle Vertrauen seiner Auftraggeber besitze. Er, der Zar, hoffe bestimmt, daß er die Mißverständnisse beseitigen und die Bande der gegenseitigen Freundschaft wenn möglich fester knüpfen werde. Wie Schmidt erfahren hatte, war Mohrenheim beauftragt, im Falle des Mißlingens zu erklären, daß aller Verkehr zwischen Preußen und Polen in Zukunft verboten und daß die beiderseitigen Generalkonsulate in Danzig und Warschau anzuhoben seien.

In Berlin hegte man zwar weder besondere Hoffnungen noch Befürchtungen, aber man war entschlossen, aus politischen Gründen Mohrenheim so weit als möglich entgegenzukommen. Es wurde aus Rätthen der betheiligten Ministerien eine Kommission gebildet, worin Maassen und Semler saßen, und sofort in die Besprechungen eingetreten. Schon am 31. Januar 1824 überreichte Mohrenheim den Entwurf eines Vertrages¹⁾.

Er verlangte darin Herabsetzung der preussischen Transitzölle auf 1% gegen völlige Freiheit in Rußland und gegenseitigen Schutz wider Schmuggel beim Durchfuhrhandel. Den preussischen Leinen- und Hanswaaren bot er Einfuhr in Polen zur Hälfte des gegenwärtigen Zolles, den Lederverwaaren zu einem Satze von der doppelten Höhe des 1820er Tarifs. Der letzte Artikel besagte, daß hinsichtlich des Transits stets die Prinzipien von 1815 und die Praxis der Regierungen in Geltung bleiben sollten. Dieser jesuitische Satz diente natürlich dem Zwecke, den Transit von Luchsen nach China, den einzigen Artikel, worin die freie Durchfuhr durch Rußland für Preußen Werth besaß, auszuschließen.

Die preussischen Staatsmänner waren nicht geneigt, für ein einziges und geringes Zugeständniß Rußland ein so wesentliches Opfer zu bringen. Betrug doch der niedrigste Transitsatz bisher 4%. Gewißigt durch die bisherigen russischen Praktiken verschoben sie im Gegeneutwurf, welcher am 28. Februar 1824 Mohrenheim zugestellt wurde, den Schwerpunkt der Verhandlung²⁾. Man verlangte zunächst gleiche Zollbehandlung der Aus- und Einfuhr zur See wie zu Lande. Jeder der beiden Mächte sollte es freistehen, Ausfuhrzölle bis zur Höhe von 10% zu erheben. Die Höhe der Besteuerung der Einfuhr unterliege dem Belieben jedes Staats, nur für die preussischen Produkte aus Flachse, Wolle, Leder und Metall wurde ein fester gemäßigter Zoll verlangt. Ferner wurde die Erhaltung von je 11 Zollämtern erster sowie einer Anzahl zweiter Klasse an der beiderseitigen Landesgrenze ausbedungen. Aenderungen darin sollten gemeinsamer Genehmigung bedürfen. Alle rohen Feldprodukte der Grenzdistrikte, Handwerkerzeugnisse, Reisegepäck und dergleichen sollten keiner Abgabe unterliegen. Dem russisch-polnischen Transithandel durch Preußen bot man dieselben Bedingungen etwa wie 1818 und erklärte sich mit gegenseitigem Schutze gegen Defraudation bei der Durchfuhr einverstanden.

Mohrenheim war von diesen Vorschlägen sehr wenig befriedigt. Er erklärte Bernstorff am 2. März, daß die weitere Verhandlung unmöglich

¹⁾ Anlage VII.

²⁾ Anlage VIII.

sei, falls Preußen darauf bestehe¹⁾. Man erwiderte ihm, daß er seinerseits bisher keinerlei genügende Konzession geboten habe. Falls er solche bewilligen könne, möge er sie doch näher bezeichnen und es werde an Entgegenkommen nicht fehlen. Es fanden daraufhin Besprechungen statt, welche von verjöhlichem Geiste getragen am 22. April zur Unterzeichnung eines Protokolls führten, welches nach Petersburg gefandt wurde²⁾. Preußen erklärte sich zu folgenden Konzessionen bereit: volle Gleichstellung der russischen Schiffer mit den preussischen, Verzicht auf alle Ausfuhrzölle mit Ausnahme dessen auf Wolle, Maßregeln zur Hinderung des Schleichhandels, Bindung des Zolls auf Weizen und Hülsenfrüchte mit 2 Sgr., auf andere Getreidearten mit 1 Sgr. für den Scheffel und mäßige Normirung des Transitzolls für Waaren nach und von Polen. Mohrenheim gestand dafür die Reciprocität in den Schifffahrtsabgaben zu, Erhaltung von 12 Zollämtern erster Klasse und den nöthigen Nebenämtern, Einfuhr von Leinenwaaren nach Rußland und Polen zum Satze des preussischen Tarifs von 1821, und von Leder-, Baumwoll-, Seiden- und Metallwaaren nach Polen ebenfalls nach Maßgabe desselben; ferner Freiheit des engeren Grenzverkehrs und endlich Erlaubniß, vier Tuchsorten zum Transit nach China zur See einzuführen.

Es dürfte anzunehmen sein, daß gewisse Nachrichten aus Petersburg den russischen Unterhändler nachgiebiger gestimmt hatten. Einmal nämlich zeigte sich, daß auf die Fertigstellung eines Kanals zwischen Windau und der Memel, welcher Polen von den preussischen Ostseehäfen unabhängig machen konnte, so bald nicht zu rechnen sei. Großfürst Konstantin wollte zwar 15 000 Soldaten zu den Erdarbeiten hergeben, aber die Nivellementsarbeiten waren so oberflächlich, daß es noch großer Vorstudien bedurfte. Der Herzog von Württemberg, der ebenfalls für den Plan schwärmte, brachte es in der Klasse seines Armeecorps zu einem Deficit von 2 Millionen Rubel, so daß man seinen Eifer abfühlte. Auch der Generalgouverneur von Kurland, Marquis Palucci, hatte allerlei Bedenken gegen den Plan bekommen. Ferner wurde jetzt auch Oesterreich, welches bis dahin stillvergönnt zugeesehen hatte, unruhig. Die Bewohner von Galizien hatten Kaiser Franz bei einem Besuche daselbst so mit Klagen bestürmt, daß er gegen den Zaren in Czernowitz Vorstellungen erhob und Lebzeltern, der sonst nur „Europas höhere Interessen“ seiner Aufmerksamkeit für würdig hielt, anwies, die Sache weiter zu verfolgen.

Die Unterzeichnung des Protokolls wurde am 8. Mai 1824 dem König mitgetheilt. Es sei zwar nicht gelungen, alle Stipulationen für Rußland sowohl wie für Polen durchzusetzen, immerhin aber habe die Verordnung vom 10. April ihre Wirkung gethan. Sollte die gegenwärtige Verhandlung sich doch noch zerbrechen, so besorge man ungünstige Rückwirkungen auf die allgemeinen freundschaftlichen Beziehungen zum russischen Kaiserthume. Der König war mit den getroffenen Abmachungen einver-

¹⁾ Klopeus führte den unbequemen Gang der Dinge wieder auf das Alter und die Unfähigkeit der preussischen Minister zurück. Graf Bernstorff sei immer krank, könne aber Schulen halber nicht abgehen. Mariens (VIII. 18, 19).

²⁾ Anlage IX.

standen, doch schien ihm der zugestandene Getreidezoll bei der schlechten Lage der Landwirtschaft zu niedrig. Er verlangte Ausbedingung eines höheren Satzes und fragte an, ob es sich nicht empfehle, die freigelassene Erhöhung des Zolls auf Vieh sogleich vorzunehmen.

Es zeigte sich aber sofort, daß an eine Genehmigung höherer Getreidezölle durch Rußland kaum zu denken war. Schon in seiner gegenwärtigen Form erregte das Protokoll großes Mißfallen in Petersburg und Warschau. In demselben Momente, wo die Regierung mit Geldvorschüssen und allen möglichen Mitteln die russische Tuchindustrie zu heben suchte, hielt Kesselrode Genehmigung des Tuchtransits für unmöglich. Er fürchtete schon das Geschrei des nach Schöler „von der Industriefucht befallenen Reichsraths“. Und die Polen waren natürlich dagegen, da sie um keinen Preis ein ungetrübtes Einvernehmen der beiden Mächte zu Stande kommen lassen wollten. Ueberdies war Nowossilzow ein persönlicher Feind Mohrenheims. Das Abkommen wurde daher dem Zaren als schimpflich bezeichnet, und die freie Durchfuhr aufs neue als ein Naturrecht Polens beansprucht, für welches man kein Pfer bringen dürfe. Der Finanzminister Fürst Lubeki war die Seele der Preußen feindlichen Partei. Großfürst Konstantin lehnte jedes persönliche Eingreifen für den Vertrag ab und Kesselrode meinte mit stillem Hohn zu Schöler, es sei verwunderlich, daß Mohrenheim nicht mehr für sein Werk thue, er stehe doch beim Großfürsten in Gunst. Monate vergingen, ohne daß vom Schicksal des Protokolls etwas Bestimmtes verlautete.

Witterweile wurde der Wunsch nach höheren Getreidezöllen in Preußen immer lauter. Oberpräsident von Schön verlangte, daß im Verträge fünf Weizen ein Zoll von 4 Sgr., für Roggen und Hülsenfrüchte von 2½ und von 2 für Gerste und Hafer pro Scheffel, sowie von 1 bis 2 Tlhr. pro Centner Mehl stipulirt werde. Bei Kunth und Semler stießen diese Forderungen allerdings auf starken Widerspruch. Der erstere erklärte, daß man erst eine gründliche Untersuchung vornehmen müsse, ob denn wirklich die Landwirtschaft höheren Schutzes bedürfe. „Woh allgemeine Klagen des interessirten Theils können nicht genügen, um Veränderungen von solcher Wichtigkeit vorzunehmen; Herr Thaer aber und die niederländische Regierung theilen diese Klagen nicht; und warum auch ich sie nicht theile, habe ich in den letzten Jahresberichten umständlich auszuführen gesucht. Das Ackerbaugewerbe hat 25 Jahre hindurch die allerglücklichsten Conjunctionen gehabt, und die verzehrende Klasse oft auf eine sehr drückende Weise sich zinsbar gemacht. Seit etwa 5 Jahren, seit der Erndte von 1819, findet der entgegengesetzte Fall statt; doch nicht für alle landwirtschaftlichen Erzeugnisse, sondern nur für die gewöhnlichen Getreidearten, und was von diesen abhängt. Hätten sich die großen Grundbesitzer in jenen guten Zeiten in den Stand gesetzt, nur eine halbe Erndte von einem Jahr ins andre anzuschütten, anstatt jetzt die Märkte zu überführen, so könnten sie selbst die Preise halten, wie sie vor 1806 thaten.“

Ehe es noch zu einer näheren Erörterung der Frage kam, entschied sich das Schicksal der mit Mohrenheim getroffenen Abmachungen. Am 28. September 1824 theilte Mohrenheim in Berlin mit, daß der Zar sich genöthigt sehe, auf die angebotenen Vortheile zu verzichten, da er ohne

schwere Opfer die entsprechenden Gegenleistungen nicht gewähren könne. Er übergab ein Vertragsprojekt, welches nur die Rußland und Polen nützlich Punkte enthielt und keinerlei Kompensation bot. Aus politischen Rücksichten wagte das Berliner Kabinet nicht, die Verhandlung nun einfach abzubrechen. Man stellte einen neuen Entwurf auf, der ebenso wortreich wie inhaltleer war¹⁾.

Man gestand sich darin gegenseitig Fortbestand des augenblicklichen Zustandes der Wasserstraßen zu. Preußen versprach, das transitirende Getreide nur mit 2 resp. 1 Sgr. zu belasten und gewährte allen polnischen Waaren den herabgesetzten Durchfuhrzoll. Von Rußland verlangte man dafür nur die Erhaltung von 12 Zollämtern erster Klasse an der russisch-polnischen Grenze, das Versprechen der Errichtung einer Anzahl zweiter Klasse und die Erleichterung des Kleinverkehrs in den preußisch-polnischen Grenzdistrikten.

Der Entwurf wurde Mohrenheim mit dem Bemerken zugestellt, daß Preußen nur mit Rücksicht auf die Freundschaft der Herrscher sich dazu bequeme, auf die ihm durch den Wiener Vertrag verbürgten Rechte zu verzichten. Gleichzeitig schrieb König Friedrich Wilhelm anlässlich der noch immer unerledigten polnischen Liquidationsache an den Zaren und bat ihn, den Entwurf anzunehmen. Preußen verlange darin für alle Zugeständnisse nichts als die Errichtung zweier Zollämter erster Klasse in Pologan und Georgenburg, um Königsberg und Memel den Handel mit Rußland zu erleichtern. Man hoffe dafür auf Berücksichtigung der gerechten Ansprüche Preußens wegen der in Polen angelegten Gelder²⁾.

Ende November theilte der Zar dem König mit, daß er die beiden neuen Zollämter errichten werde, dafür aber stellte Mohrenheim wieder neue Forderungen. Es fand darüber am 22. Januar 1825 in Berlin eine Ministerkonferenz unter Zuziehung Schölers und der Oberpräsidenten der Ostprovinzen statt. Schön und die Ostpreußen kamen dabei aufs neue auf ihre agrarischen Forderungen zurück. Jetzt verlangten sie einen Zoll von 4, 3 resp. 2 Sgr. für Roggen, Gerste, Hafer und von 1 Sgr. für Weizen. Damit fanden sie aber keinen Anklang. Im Februar 1825 kam endlich eine Verständigung mit Mohrenheim zu Stande und am 11. März wurde der neue Vertrag unterzeichnet³⁾. Dem König wurde derselbe mit dem Bemerken vorgelegt, das Abkommen müsse die Polen davon überzeugen, daß Preußen sie nicht schädigen wolle. Ein erhebliches Opfer habe man nicht gebracht, da die Transitabgaben immer noch höher gehalten seien als die in irgend einem anderen Theile Preußens.

Mohrenheim reiste ab, ehe noch mit ihm über die Errichtung der polnischen Nebenzollämter verhandelt worden war. Generalkonsul Schmidt erhielt daher Auftrag, die Sache in Warschau direct zu besprechen. Es befanden bisher auf der 122 Meilen langen Grenze nur 25 Aemter zweiter Klasse und zwar mit ungenügenden Befugnissen. Der Artikel 15

¹⁾ Anlage X.

²⁾ Rußland lehnte das Letztere ab. Martens bezeichnet (VIII. 20) diese preußische Forderung als sonderbar.

³⁾ Jetzt bei Martens (VIII. S. 24 ff).

des Vertrags machte die Errichtung neuer Aemter von einer gegenseitigen Verständigung abhängig und fuhr fort: les deux gouvernements se réservent de donner à ces douanes des attributions propres à faciliter le petit trafic. In Preußen legte man auf die Erweiterung der Befugnisse dieser Aemter besonderen Werth. Aber die Polen lehnten unter Berufung auf den Buchstaben des Abkommens jede Verhandlung darüber ab. Sie erklärten es in dieser Hinsicht beim Alten lassen zu wollen und boten nur Errichtung von 11 neuen Aemtern an. Selbst dazu, meinte Lubeki, seien sie nur verpflichtet, falls Preußen die Nothwendigkeit jeder Zollstelle genau nachweise.

Woz war über diese böswillige Silbenstecherei empört und ließ daher den Gegenstand lieber fallen. Aemter, welche nur Durchgangsstellen für landwirtschaftliche Produkte seien, nützen nichts. Die Polen hatten dabei die Unverfrorenheit, gegenseitige Vollstreckung von Urtheilen in Steuerdefraudationsfachen zu verlangen. Natürlich wurde ihr Antrag ebenfalls abgewiesen und zwar unter Berufung darauf, daß bei den Verhandlungen Rußland selbst das in dieser Sache von Preußen gebotene Entgegenkommen verschmäht habe.

Eine ähnliche Erfahrung machte man auch mit der Vertragstreue der Russen. Artikel 12 versprach gleiche Zollbehandlung der Einfuhr an der See- und Landgrenze. Nun betrug der Salz Zoll in mehreren russischen Ostseehäfen 25 Kopeken, an der Landgrenze aber 35. Der preußische Geschäftsträger verlangte allgemeine Einführung des ersteren Satzes, aber umsonst. Canerin sträubte sich aus Leibeskräften dagegen. Es dauerte bis Ende Dezember 1826, ehe er sich entschloß, diesen Paragraphen des Vertrags durchzuführen. Woz hatte wiederholt Repressalien ergreifen wollen, konnte aber das Auswärtige Ministerium für einen solchen Schritt nicht gewinnen.

Bei den Polen war die Erfüllung der vertragsmäßigen Verpflichtung überhaupt nicht zu erreichen. Sie lehnten jedes Nachgeben ab und fügten dabei ihrer Weigerung noch höhnißch die Worte zu: rien n'a été négligé à Varsovie pour donner au Cabinet de Berlin une preuve de plus du constant désir si fréquemment exprimé par le Cabinet Impérial de se prêter à tous les arrangements les plus propres à faire disparaître entre deux Etats amis et alliés toutes les difficultés qui pourraient s'opposer encore à l'exécution la plus parfaite sur l'ajustement des intérêts qui rapprochent les Nations respectives!

Der Tod Alexanders änderte an diesen unerquicklichen Verhältnissen nichts. Unzählig waren die Zollpladereien der russisch-polnischen Behörden und der Gesandte in Petersburg wußte kaum, wie er alle die an ihn gelangenden Reklamationen bewältigen sollte. Die preußischen Fabrikanten und Kaufleute überboten sich in Klagen. Der Handel nach Rußland war fast ausschließlich auf Schmuggel angewiesen. Beide Regierungen wußten das. In Berlin fürchtete man sich, neue Schritte in Rußland zu thun, um dort nicht wiederum Anträge wegen Bekämpfung des Schmuggels hervorzurufen.

Das Berliner Auswärtige Ministerium konzentrirte damals seine ganze Aufmerksamkeit auf die Zollvereinsangelegenheiten. Es bedurfte der

Ärgerung der inneren Behörden, damit Herbst 1828 wenigstens ein Consul nach Petersburg entsandt wurde und zwar in der Person des Hofraths Kessler. Das genauere Studium der wirthschaftlichen Entfaltung Rußlands war damals aber schon sehr dringend geboten, denn unter dem Schutze der hohen Tarife und mit Hülfe der Regierung hatte sich inzwischen die dortige Industrie außerordentlich entfaltet. Die Zahl der Fabriken, welche sich 1812 auf 2325 belief, stieg 1816 auf 3733, 1820 auf 4558 und 1824 bis 5286. 1828 sank sie etwas, auf 5244, aber die Zahl der darin beschäftigten Arbeiter betrug 225 414. Seit 1825 entstanden in Rußland mechanische Baumwollspinnereien und 1830 gab es davon schon ein Duzend. Noch 1824 hatten die preussischen Staatsmänner dem russischen Treibhausystem kein lauges Leben versprochen. Sie meinten, die Finanznoth werde den Zaren zur Umkehr zwingen. Graf Bülow fügte hinzu: „Ein ausgebildetes und sicher begründetes Fabrikenwesen beruht übrigens auf Bedingungen, deren letzter Grund die ganze allgemeine Bildung der Nation und der freie Gebrauch der Kräfte jedes Einzelnen ist, Momente, welche sich durch nichts ersetzen lassen, wie oft und verschieden es die Künstelei der Regierungen auch versucht hat.“ Aber sie rechneten eben ohne jede Kenntniß der eigenthümlichen Verhältnisse des östlichen Nachbarreichs. Schon Ende der 20er Jahre begann die Produktion der russischen Fabriken den inneren Bedarf zu übersteigen. Die russische Staatskunst war jedoch darüber nicht verlegen. Mit um so größerer Energie begann sie an der Eröffnung und Beherrschung des innerasiatischen und des Marktes im Balkan zu arbeiten. Schon 1830 war es, wie Kessler meldet, der Lieblingswunsch aller Russen, Indien zu erobern und an Stelle Englands zu treten. Die öffentliche Meinung war mit dem hohen Tarif zufrieden, zumal, seit die 1829 in Petersburg abgehaltene Industrieausstellung bewiesen hatte, daß das Zarenreich alles nur irgend Wünschenswerthe selbst produziren könne.

Cancrin beherrschte durch seine Bildung und geschickte Geschäftsleitung die ganze Staatsmaschine. Jede Aenderung des Zollsystems lehnte er entschieden ab. Der Theorie nach, verkündigte er in der russischen Handelszeitung, sei allerdings vollkommene Handelsfreiheit am besten, in praxi aber brauche der Staat Geld und Schutz gegen die Nachbarn. Daß er bei ermäßigten Zöllen eben so viel oder mehr einnehmen werde, sei eine falsche Behauptung. Die Konsumtion eines Landes könne ja eine bestimmte Höhe nicht überschreiten. Die Klagen des Auslandes seien ganz gleichgültig, Rußland existire nicht fürs Ausland¹⁾. Und die russischen

¹⁾ Für die volkwirthschaftlichen Normen Cancrins sind sehr bezeichnend die Ausführungen, welche er nach seinem Abschied in dem Buche „Die Oekonomie der menschlichen Gesellschaften“, von einem ehemaligen Finanzminister (Stuttgart 1845), S. 233 f. niedergelegt hat: „Wäre Europa eine tabula rasa, so könnte die Rede davon seyn, ob es gut sey, die Nationalindustrie zu begünstigen; aber die Schutzsysteme existiren schon überall, sie abändern hieße eine alte blühende Stadt niederreißen, um eine neue zu bauen. Was würden die Folgen seyn? Verfall alles Bestehenden bei plötzlicher Abänderung, allmähliche Abzehrung bei successiver Zurücknahme. Was der Ausländer bei uns verkauft, können wir nicht selbst verkaufen, wenn wir es auch haben, denn bei geringeren Preisen wächst die Konsumtion doch nur allmählig . . . Es ist zwar wahr, daß selbst bei einem strengen Schutzsystem die innere Konkurrenz der Fabriken im Land die

Industriellen, damals der Mehrzahl nach schon gebildete reiche Leute, unterstützten nach Kräften seine Bemühungen. Rein aus Prahlerei beschickten 1828 Moskauer Fabrikanten sogar die Leipziger Messe, um dem Ausland ihre Leistungen vor Augen zu führen. Ihre schweren Seidenstoffe fanden auch in der That allgemeinen Beifall.

Waaren wohlfeil macht, aber doch nicht in dem Grad, daß alle Objecte die Konkurrenz von andern Ländern, welche zu gewissen Fabrikaten mehr Opportunität haben, aushalten könnten; viele Fabriken, ja Kulturzweige müßten fallen, und viele Menschen, besonders in hochbevölkerten Ländern, brodlos werden. Die Folgen einer solchen Veränderung würden sicher überall, wo Schutzsysteme sind, die allgrößte und gefährlichste Aufregung in den industriellen und arbeitenden Klassen auslösen, während die gewinnenden Konsumenten schweigen und die Journalistik in den Wind predigt. Und warum das Wagstück? Ist man sicher in andern Ländern, desto mehr vom eignen abzusehen? Wollte man sagen, die Zollsätze müßten so seyn, um dem eignen Land einen doch sehr mäßigen Schutz zu gewähren, so fällt der freie Handel weg, wenn auch der Zollsatz nur 10 Procent betrüge, denn die Kosten des Transportes und Speeres anderer Art kommen hinzu.

Die Sache steht aber überhaupt nicht so schlimm, denn in allen geschützten Ländern ist noch eine große Einfuhr, selbst von Fabrikaten. Daß übrigens ein Schutzsystem nicht bis zur Prohibition in allen Fällen getrieben werden dürfe, geben wir gern zu.

Wir haben aber auch beweisen wollen, daß Schutzsysteme nach richtiger Theorie zu rechtfertigen wären, und dies gründet sich auf folgende Umstände. Jede Nation soll ein möglichst geschlossenes Ganze ausmachen; nicht alle Nationen stehen auf gleicher Kulturstufe; nicht alle haben gleiche Opportunität zur Produktion, sind gleich von der Natur dotirt; die besonderen Umstände einer Nation, eines Ortes, fordern nur selten gängliche Handelsfreiheit.

. . . Also Schutzsysteme, in den allermeisten Fällen als recht und nothwendig vorausgesetzt, bleibt noch die Frage, wie ein solches einzurichten sey. Wir stellen folgende Bedingungen:

- a) Ein Schutzsystem muß nicht übertrieben werden; es muß nichts oder nach Umständen nur wenig verboten seyn. . . .
- b) Besonders sind die Lausmittel zu schonen, die gegen unsere Ausfuhr eingeführt werden können, denn ein Handel, der in der Hauptsache gegen Geld geführt werden soll, ist zu bedenklich.
- c) Die Höhe der Zollsätze läßt sich im Allgemeinen in keine Regel bringen, es hängt zu vieles von den einzelnen Ländern ab. . . .
- d) Man muß einen Unterschied in der Belegung der Sachen, nach der größeren, mittleren oder geringen Opportunität, die das Land besitzt, machen. . . .
- e) Man darf Sachen, die keinem Stempel unterworfen sind oder sonst leicht eingeschmuggelt werden können, nicht zu hoch belegen. . . .
- f) Der Tarif darf die Zollsätze nur bei Unuingänglichkeit nach dem Werth der Waaren bestimmen. . . .
- g) Der Tarif muß detaillirt und deutlich seyn. . . .
- h) Man muß bei Gegenständen, worüber der Tarif nicht entscheidet oder verschieden ausgelegt werden kann, mild verfahren. . . .
- i) Bei Unfällen verschiedener Art, von Handelskonjunkturen oder Zufällen herkommend, muß billig und gelind verfahren werden. . . .
- k) Es muß ein eigener Passagiertarif bestehen, und er muß nicht drückend, nicht zu fiscalisch seyn. . . .
- l) Es muß Niemand privilegiert seyn, selbst der Hof nicht. . . .
- m) Es ist eigentlich ein Vorurtheil, wenn man es als Grundsatz aufstellt, alle eigene Waaren, besonders rohe, müßten frei ausgehen. . . .
- n) Vor Allem . . . muß die Contrebande aus allen Kräften vermindert werden. . . .

Zum Schluß behauptet Cancrin, daß ein Abpersystem in Rußland gar nicht existire und die Klagen nur von den Schmugglern und Liberalen der preussischen Grenzprovinzen ausgingen. Auch halte Rußland seine Industrie nicht künstlich, sondern dieselbe sei groß durch sich selbst.

Um so größer war der Schaden, den der Gewerbefleiß der preussischen Provinzen erlitt. Der Absatz nach Rußland und dem Orient wurde immer schwieriger, und Ersatz bietende andere Märkte gab es nicht. Anfang 1829 hat deshalb der Breslauer Oberpräsident Merkel, daß man doch die orientalischen Verwicklungen Rußlands benutzen möge, um von ihm einige Konzessionen in Handelsfachen zu erlangen. Schuckmann und Noß theilten seine Ansicht, aber Geheimrath Michaelis, der Handelsreferent des Answärtigen Ministeriums, hielt dieselbe für durchaus irrig. Merkel überschätze den Einfluß der politischen Lage auf Rußland und der von ihm gewünschte ganz freie Verkehr würde selbst Preußen nicht genehm sein. Allerdings sei nicht ausgeschlossen, daß Rußland aus eigenem Antrieb oder aus Freundschaft uns etwas entgegenkomme, besonders in Grenzverkehrsfragen, doch müsse man dafür Gegenkonzessionen ins Auge fassen. Schöler theilte diese Auffassung. Preußen sei viel zu schwach, um durch sein Auftreten den Russen viel zu nützen. Auf Dank könne es daher auch nicht rechnen. Die russischen Kaufleute würden allerdings Erleichterung des Handels gern sehen, aber sie seien meist ungebildete Leute und den schutzlosen Fabrikanten gegenüber ohne Einfluß. Konsul Repler erklärte 1829, es gebe nur ein Mittel, auf Rußlands Handelspolitik einzuwirken: das sei Erschwerung des Abjages der russischen Bodenprodukte im Auslande. Da die russische Landwirthschaft ohnehin in Noth sei, würden solche Maßregeln gegen das Prohibitivsystem Stimmung machen. „In Rußland, meinte er, muß man an nichts verzweifeln, aber auch mit Bestimmtheit auf nichts rechnen.“

In der That zeigte sich bald, daß Canerin selbst den freundschaftlichsten Vorstellungen gegenüber kühl blieb. Alexander von Humboldt sprach im Auftrage von Noß 1829 bei der Rückkehr von seiner sibirischen Reise mit dem ihm lange befreundeten Manne, aber ohne den geringsten Erfolg.

Bei dieser Sachlage regten die preussischen inneren Minister Anfang 1830 Richterneuerung des Vertrags mit Rußland und Anknüpfung neuer Verhandlungen an. Das Answärtige Ministerium ließ unter der Hand über die Stimmung in Petersburg und Warschau Nachrichten einziehen und beauftragte Schmidt, noch einmal für Ausführung des Vertrags von Seiten Polens zu wirken. Aber in letzterer Hinsicht blieb Lubedl ganz unerwarteter Weise bei seiner früheren Weigerung und auch in Petersburg war nichts zu erreichen. Der polnische Aufstand und die erneuerten Beweise der preussischen Freundschaft bei dieser Gelegenheit änderten ebensowenig etwas daran. Der Zar betrachtete jede Gefälligkeit Preußens als schuldigen Dank.

Schöler stellte allerdings Messelrode im Frühling 1831 die Nothlage Preußens vor und wies darauf hin, daß die beschäftigungslosen Arbeiter dem Einfluß revolutionärer Agitatoren anheimfielen. Erreicht wurde damit aber weiter nichts. Auch Schöler erklärte wieder in Berlin, daß nur mit Thatfachen, mit Repressalien, von Rußland etwas zu erreichen sei. Doch seien solche nur unter besonderen Verhältnissen möglich und den besten Moment 1822 habe man nicht benutzt.

Im Herbst 1831 wurden die Klagen der Industriellen in den preussischen Ostmarken wieder sehr dringend. In den Grenzdistrikten Litthauens und Polens verging kein Tag ohne Reibereien und Ausschreitungen, da das Landvolk durch die Chikanen der Russen äusserst erbittert war. Schuckmann und Maassen regten darum aufs neue Verathung des Gegenstandes an, nachdem sie über die Wirkungen des bestehenden Vertrags und die wünschenswerthen Aenderungen genaue Nachrichten eingezogen hatten. Graf Bernstorff wurde durch Kabinettsordre angewiesen, Mittel und Wege, Rußland nachgiebig zu stimmen, in Erwägung zu ziehen. Es fanden auch Besprechungen zwischen den Ministerien statt, doch kam man zu keinem Entschlusse.

Die Sache blieb liegen, bis 1833 sie Kexler und Schöler wegen des nahe bevorstehenden Ablaufens des Vertrags wieder anregten. Kexler meinte wiederum, daß Preußen Mische machen müsse, den Export der russischen Rohstoffe zu erschweren. Wenn der Zar dann auch nicht sein System umstoße, werde er doch einige Konzessionen machen. Auf den Transit nach China habe Preußen zweifellos dasselbe Recht wie Polen auf den durch Preußen. Die Minister Schuckmann und Maassen erklärten sich aber für einfache Nichterneuerung des Vertrags. Derselbe sei werthlos und nachtheilig, da er Verpflichtungen lediglich Preußen auflege. Daß Rußland jetzt zu mehr Entgegenkommen geneigt sein werde, hielten sie für ausgeschlossen. Die Drohungen wegen Erschwerung des russischen Handels würden nichts fruchten, da der Zar genau wisse, daß wir ihn im Interesse der Ostseehäfen nicht entbehren können. Selbst gesetzt aber, man erreichte einige Zugeständnisse, so werde sie Rußland doch beim ersten Anlasse aufheben. Es sei daher besser, freie Hand zu behalten und neue Hoffnungen nicht erst zu erregen. Allerdings, fügten sie hinzu, werde Preußen im eigenen Interesse die ermäßigten Transitsätze beibehalten. Der Auswärtige Minister war damit einverstanden. Der Vertrag sei ja nur ein willkommenes Ausweg gewesen, um die unhaltbar gewordenen Repressionsmaßregeln vom 10. April 1823 aufzuheben, ohne Rußland zu zeigen, daß wir sie nicht auf die Dauer durchführen könnten. Jetzt bestehe dieses Motiv nicht mehr. Aber in demselben Momente beantragte Kesselrode Verlängerung des Vertrags um 1 Jahr und Absendung eines preussischen Unterhändlers nach Petersburg zum Abschluß eines neuen. Unterm 12. Juni 1834 ging Preußen darauf ein, indem es zugleich die Erwartung aussprach, daß Rußland bei der neuen Verhandlung zu mehr Entgegenkommen geneigt sein werde.

Der Handel mit Rußland war während dieser ganzen Zeit schon meist auf Schmuggel angewiesen. In den seltensten Fällen wurden die Schleichhändler, die meist mit russischen Beamten im Einverständniß waren, abgefaßt. Dennoch betrug von 1824—1833 die Summe der von den russischen Zollbeamten an der europäischen Grenze konfiszirten Einfuhrwaaren nicht weniger als 2 295 522 Rubel, also im Durchschnitt jährlich 529 552 Rubel!

3. Kapitel.

In Folge unausgesetzter Klagen der ostpreussischen Holzhändler und wiederholter Anträge des Handelsministers entschloß sich Graf Bernstorff, zu Anfang des Jahres 1818 den Admiralitätsdirektor Brahl nach London zu schicken, um im Verein mit dem Gesandten von Humboldt an Herbeiführung besserer handelspolitischer Beziehungen zwischen beiden Ländern zu arbeiten. Humboldt erhielt Anweisung, auf die Schädigung der englischen Staatskasse durch die Ausschließung der Ostseehölzer und die ungerechte Bevorzugung einiger kanadischer Familien hinzuweisen und Gleichstellung der preussischen Schiffe mit den englischen sowie Zulassung der schlesischen Leinen durchzusetzen.

Er richtete in Folge dessen unterm 9. März eine Note an Lord Castlereagh, worin er Abstellung der preussischen Beschwerden verlangte. Aber die englischen Minister erklärten, vor 1820 der betreffenden Parlamentsakte gemäß das kanadische Holz keinem Zoll unterwerfen zu können. Uebrigens behaupteten sie, daß der preussische Holzhandel sich trotz des Zolls gehoben habe. In der That waren damals die Preise für Ostseeholz einen Augenblick in England so gestiegen, daß etwas Import stattfinden konnte, doch war das nur eine vorübergehende Konjunktur. Humboldt hielt es daher für nöthig, die gesammte Handelsfrage im Zusammenhang zu erörtern und ersuchte Castlereagh um Ernennung eines Kommissars.

Inzwischen entwarf Brahl eine Denkschrift, worin er die drei preussischen Forderungen darlegte. Er sowohl wie Humboldt waren sich über die geringen Aussichten derselben klar. In der Holzsache war der Widerstand Kanadas, in der Leinwandangelegenheit der Irlands und hinsichtlich der Erleichterung der Schifffahrt der der englischen Rieder zu überwinden. Als Unterhandlungsmittel aber standen Preussen nur zu Gebote: der Hinweis, daß Englands Handel von der Beseitigung der von Preussen beklagten Hemmnisse selbst den größten Vortheil ziehen werde, und die Andeutung, daß Preussen im Nothfall England im Zoll schlechter als andere Staaten stellen werde. Und diese Drohung mit Repressalien wagte Humboldt nicht einmal ernstlich ins Feld zu führen, da er sich der Schwierigkeiten der Durchführung bewußt und nicht sicher war, ob Preussen sich auch wirklich dazu entschließen werde.

Graf Bülow war allerdings durchaus geneigt, nöthigen Falls Zollmaßregeln gegen England zu ergreifen, aber seine Kollegen hatten dazu weder Vertrauen noch Muth.

In England wußte man das jedenfalls auch, denn am 22. September 1818 lehnte das Londoner Kabinet das Eingehen auf eine Verhandlung vor 1820 überhaupt ab. Humboldt war empört über diese Rücksichtslosigkeit, mußte sich aber mit einem fruchtlosen Proteste begnügen. In seinem Berichte nach Berlin vom 30. September brachte er Gegenmaßregeln wider England als einziges Mittel, wenigstens in Zukunft etwas zu erreichen, nochmals in Vorschlag. „Es wird,“ schrieb er, „immer ganz auf

die Entscheidung der Frage ankommen, ob es der Industrie und dem Handel in den preussischen Staaten vortheilhafter ist, von dem Systeme der allgemeinen Freiheit und der Mäßigkeit der Abgaben keine Ausnahme zu machen, und sich lieber gefallen zu lassen, daß hier dieselben Grundsätze zu unserm Vortheile nicht angenommen werden? oder ob der Staat mehr dabei gewinnt, zum Nachtheile des englischen Handels so lange eine Ausnahme festzustellen, bis die hiesige Regierung billigere Grundsätze annimmt. Kann das letztere nur ohne wirklichen Verlust für uns geschehen, so gestehe ich, würde ich gar sehr dafür stimmen, theils weil es doch ein Erleichterungsmittel der künftigen Unterhandlung werden kann, theils weil es mir niemals weder in sich noch in Absicht auf die öffentliche Meinung gut scheint, ein so widernatürliches Verhältniß, daß der Englische Handel bei uns aller Freiheit genieße, ein bedeutender Zweig des unsrigen dagegen hier so gut als vernichtet werde, bestehen zu lassen. Ausz wenigste könnte man die in unsern Häfen Handel treibenden Englischen Schiffe, die jetzt theils keine, theils geringe Abgaben zahlen, mit höheren belegen.“ Auch Brahl sprach sich in diesem Sinne aus.

Das Inkrafttreten des neuen preussischen Zollgesetzes hatte auf die Beziehungen zu England keinen Einfluß. Von der Durchführung der darin angedrohten Repressalien gegen Nationen, welche den preussischen Handel benachtheiligten, war ja keine Rede. Man wagte England gegenüber um so weniger dazu zu greifen, da man fürchtete, daß dieses sich alsdann mit Rußland auf Kosten Preussens verständige. Waren ja doch die meisten aus den preussischen Ostseehäfen verschickten Produkte russischer Herkunft. Andererseits hielt man es aber auch für aussichtslos, den Versuch zu machen, Rußland zu einem gemeinsamen Vorgehen gegen England zu gewinnen, wie es Geheimrath Semler wiederholt vorschlug.

So blieb alles beim Alten, bis das Jahr 1820 anbrach. Von neuem begannen jetzt die Petitionen der preussischen Schiffer und Holzhändler. Der damalige Vertreter Preussens in London, Freiherr von Bülow, nahm die Sache energisch in die Hand. Er wies dem Präsidenten des Board of Trade, Robinson, nach, daß das meiste sogenannte kanadische Holz nicht aus Kanada, sondern aus den Vereinigten Staaten komme, betonte die Wichtigkeit Preussens als Absatzgebiet für englische Fabrikate und drohte unter Vennkung von Zeitungsgerüchten über geplante gemeinsame Schritte aller deutschen Staaten mit Gegenmaßregeln Deutschlands. Der letztere Schritt fand freilich beim Berliner Auswärtigen Amte keinen Anklang. Bülow erhielt Weisung, ohne bestimmte Zusage oder Drohung nur auf die billigen Grundsätze des preussischen Tarifs hinzuweisen¹⁾. Es sei zu einer allgemein deutschen Maßregel nicht die geringste Aussicht.

Immerhin zog das englische Parlament auf Veranlassung der Opposition die Abänderung des Holzolls in Berathung und begann, Sachverständige zu hören. Bei der damals alles Interesse in Anspruch nehmenden Angelegenheit der englischen Königin, dem Einfluß der kanadischen Händler und der Eifersucht der englischen Rheder gegen jede Konkurrenz kam die Sache aber nicht vom Flecke.

¹⁾ 23. März 1820.

Die Lage der preussischen Rhederei wurde inzwischen immer trauriger. Graf Bülow's Berechnungen nach besaß Preußen 1806 noch 1102 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 97047 Lasten (zu je 5760 Pfund). 1820 war diese Zahl auf 724 Schiffe zu 76 756 Lasten (zu je 4000 Pfund) gesunken. Der Rückgang bezifferte sich daher auf 378 Schiffe und 51 966 720 Pfund Tragkraft. Er verlangte aufs dringendste energische Maßregeln gegen England. Scheinrath Hoffmann glaubte aber nicht, daß Preußen dazu in der Lage sei. Nach seiner Ansicht konnte das englische Ministerium nur durch die dortige öffentliche Meinung und durch richtige Erkenntniß des eigenen Vortheils umgestimmt werden.

Endlich im April 1821 setzte das Parlament den Zoll auf Ostseeholz um 10 sh. herab und legte diese Summe auf die Einfuhr von Holz aus Kanada. Freilich erfuhr die Bill schon kurz darauf eine Preußen nachtheilige Aenderung. Dazu traten noch neue Beschwerden. Besonders lästig machte sich die englische Kornbill fühlbar, da sie sogar die Vermahlung des unter Zollverschluss in englischen Häfen lagernden Getreides hinderte.

Graf Bülow setzte daher seine Bemühungen fort, um eine ernstliche Gegenmaßregel wider England zu Stande zu bringen. Auf seine Vorträge hin erklärte sich der König Friedrich Wilhelm für die Einführung von Retorsionen und ordnete Verathungen der Minister über die zu ergreifenden Schritte an. Das Auswärtige Ministerium war aber ganz und gar gegen solche Maßnahmen. Der Handelsreferent, Wirklicher Legationsrath von Bülow, und mit ihm Graf Bernstorff, der Minister, waren überzeugt, daß bei Annahme des Retorsionssystems eine Verhandlung mit England ganz aussichtslos sei. Es finde sich in der englischen Handelspolitik während des letzten Decenniums keine Spur von Annäherung oder besonderer Bedrückung des preussischen Handels! Die Schädigung des preussischen Holzhandels sei nicht Schuld der englischen Regierung, sondern entspringe dem natürlichen Bestreben der kanadischen Händler! Vergebens betonte Graf Bülow dem gegenüber die Unbilligkeit der englischen Holz- und Kornbills und wies auf das Beispiel der Vereinigten Staaten hin, die durch Retorsionen England zu einem Schiffahrtsvertrag gezwungen hatten.

Indessen die nicht hinwegzuleugnende täglich wachsende Nothlage der preussischen Rhederei machte irgend welche Hülfe unabweisbar. Ende 1821 gab es nur noch 676 Seeschiffe von zusammen 70 294 Lasten à 4000 Pfund. Graf Bülow wandte sich daher unter dem 26. Dezember 1821 mit einem Immediatbericht an den König und beantragte, daß von allen Schiffen der Völker, welche die preussische Schifffahrt benachtheiligten, ein Flaggengeld erhoben werden solle. Der König befragte Hardenberg, welcher von der Maßregel ernstliche Verwickelungen mit dem Auslande befürchtete. Auch Graf Bernstorff hegte diese Besorgniß. Ein derartiger Schritt könne an sich wohl ganz gut und zweckmäßig sein und deshalb habe er auch früher einmal sein Einverständniß dazu gegeben, ob aber gegenwärtig der richtige Zeitpunkt dafür gekommen, sei doch fraglich. England habe eben etwas eingelenkt, möglicherweise erzeuge die Repräsentation dort eine nachtheilige Stimmung. Ueberdies könne das Flaggengeld, welches besonders gegen französische, schwedische und englische Schiffe gerichtet sei, die letzteren nicht voll treffen. Schweden habe sich nämlich 1815 volle Gleichstellung

mit den pommerschen Schiffen ausbedingen und England brauche von schwedischer Zeit her in Stralsund nur 1% von allen Waaren zu zahlen.

In Folge dieses Votums ordnete Hardenberg eine Konferenz an, die am 31. März zwischen Bernstorff und Graf Bülow im Beisein der Geheimen Räte Ferber, von Bülow und Niederstetter stattfand. Graf Bülow legte dabei dar, daß die Verpflichtung, England in Stralsund zu begünstigen, einmal von Dänemark, von welchem erst Preußen die Stadt übernommen habe, nicht eingegangen sei und daß dieser Hafen nie eine besondere Bedeutung gewinnen werde. Die Reciprocitätsverpflichtung gegen Schweden wurde als nicht hinderlich bezeichnet, da ja die Maßregel sich wesentlich gegen England richte. Es werde dadurch unsere Rhederei geschützt und die Freihandelspartei in England gestärkt. Graf Bernstorff, der am liebsten noch ein Jahr gezögert hätte, vermochte dagegen nichts Stichhaltiges vorzubringen und erklärte sich endlich bereit, den Bericht an den König mit zu unterzeichnen. Die Folge desselben war eine Cabinetsordre vom 20. Juni 1822, wodurch zu Gunsten der preussischen Rhederei Folgendes angeordnet wurde:

1. Die Küstenschiffahrt soll bei Strafe der Konfiskation nur inländischen Schiffen erlaubt sein. 2. „Es soll eine Erhöhung der bisherigen Hafen-Abgaben von ausländischen beladen ein- und ausgehenden Schiffen in allen Preuß. Häfen eintreten, dieselbe jedoch auf die Schiffe derjenigen Nationen keine Anwendung finden, a) mit welchen Preußen wegen Behandlung ihrer Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen oder den am meisten begünstigten Nationen in Traktaten steht, und zwar unter den darin festgesetzten Bedingungen; b) welche ihrer Seits aus anderer Veranlassung die Preuß. Schiffe und deren Ladungen gleich den inländischen behandeln.“

Die Erhöhung soll betragen a) von eingehenden Schiffen pro Last (4000 Pfund) 2 Thlr., b) von ausgehenden Schiffen 1 Thlr., von nur zum Viertel beladenen Schiffen den halben Satz, von leeren nichts. Der Ertrag soll zum Besten der Rhederei verwendet werden. 3. Der Transport für Rechnung des Staats soll vorzugsweise auf inländischen Schiffen stattfinden. Punkt 1 und 3 treten sofort, 2 nach 3 Monaten in Kraft.

In England, wo man bis dahin die preussischen Forderungen einfach unbeachtet gelassen hatte, da man es für ausgeschlossen hielt, daß die zaghaften Senker der auswärtigen Angelegenheiten Preußens sich zu irgend einem entschlossenen Schritte aufraffen würden, verfehlte die Maßregel ihren Eindruck nicht. Es erfolgte auf der Stelle die Aufhebung des bis dahin von allen Schiffen in England erhobenen Tonnengeldes von 1 sh. für die Tonne. Außer in Memel wagte kein in einen preussischen Hafen einlaufendes englisches Schiff gegen die neue Gebühr Beschwerde zu führen. Trotz dessen hatte das Berliner Auswärtige Ministerium Angst und wollte in London besondere Erklärungen und Erläuterungen der Flaggengeldordre abgeben. Es bedurfte aller Energie Graf Bülows, daß das nicht geschah. Er wies darauf hin, daß unsere Beschwerde sich hauptsächlich gegen die hohe differenzielle Zollbelastung aller Waaren in England bei der Aus- und Einfuhr auf preussischen Schiffen richte. In London wisse man das ganz genau. Erläuterungen über die königliche Ordre würden England

zur die Ansicht beibringen, daß es uns mit der Maßregel nicht Ernst sei. Dieser Ansicht war auch der neu ernannte Gesandte in London, Baron von Werther. Er empfahl als einziges Mittel, England zum Nachgeben zu bringen, ein vollständiges Retorsionssystem.

Und der Erfolg bestätigte ihre Auffassung. Obwohl die Gesellschaft der Rheder nach wie vor sich gegen jede Konzession an die fremde Schifffahrt sträubte, faßte Huskisson ernstlich eine Aenderung der bestehenden Gesetzgebung ins Auge. Seiner Ueberzeugung nach verlangte Englands eigener Vortheil möglichste Erleichterung des Handels. Die preussische Maßnahme war ihm ein erwünschter Anhalt, um im Parlamente etwas durchzusetzen. Im März theilte er Werther mit, daß er beabsichtige, eine Akte einzubringen, wonach der König das Recht haben sollte, die Ladung fremder Schiffe wie die eigener zu behandeln, falls das betreffende Land Gegenseitigkeit gewähre. Er wünschte hierfür eine formelle Zusicherung Streubens, die auch erteilt wurde.

Das Gesetz wurde im Sommer 1823 glatt angenommen. Doch jetzt versuchte Canning noch ein kleines Extrageschäft zu machen, indem er von Preußen außer der Aufhebung des Flaggenzolls noch Revision der Bankerottgesetze und Begünstigung der englischen Schifffahrt auf dem Rhein verlangte. In ersterem war man in Berlin sowieso längst entschlossen. Der zweite Punkt aber hing gar nicht von Preußen allein, sondern von allen Uferstaaten ab. Eine Verhandlung darüber konnte Jahre dauern. Werther erhielt daher Auftrag, die Sachlage darzulegen und sofortige Anwendung der Akte auf preussische Schiffe unter Androhung neuer Repressalien zu verlangen. Graf Bülow saßte in dieser Hinsicht Bestenerung der in Ballast kommenden und Ladung suchenden Schiffe ins Auge. Doch kam es zu einer solchen Nothwendigkeit nicht mehr. Huskisson theilte am 6. Februar 1824 Werther den Entwurf eines Vertrages mit, welcher den Wünschen Preußens entsprach¹⁾. Man bedauerte zwar, daß derselbe sich nicht auch auf die englischen Kolonien erstreckte, aber man wußte, daß England in Bezug auf diese auch anderen Staaten keine Konzessionen gemacht habe. Abschluß des Abkommens für 10 Jahre fand in London keinen Widerstand. Am 2. April 1824 wurde dasselbe von Canning und Huskisson unterzeichnet²⁾.

Es zeigte sich freilich bald, daß dem vollen Genuße der durch den Vertrag gewährten Vortheile noch verschiedene Hindernisse entgegenstanden. Die meisten englischen Seestädte besaßen auf Grund alter Privilegien besondere Zollrechte und weigerten sich, denselben zu Gunsten Preußens zu erliegen. Die englische Regierung ordnete allerdings Ersatz des entstehenden Ausfalls durch die Staatskassen an. Aber auf Betreiben der besorgten Rheder verjagten verschiedene Häfen dem Gesetze Gehorsam. Es bedurfte noch wiederholten Einschreitens Huskissons. Ferner zeigte sich, daß der preussischen Schifffahrt die zugestandene direkte Fahrt nach England nicht genügend nützte und daß die Erlaubniß zu Frachtfahrten von fremden

¹⁾ Anlage XI.

²⁾ Gesesammlung (5. Juni 1824.) Der Text war nur englisch-französisch.

Häfen aus dahin (indirekte Fahrt) wichtiger sei. Zur Erlangung dieses Zugeständnisses aber fehlte es an Waffen.

Auf der anderen Seite entstand auch in Preußen eine Schwierigkeit. Die englische Gesetzgebung kannte keinen Unterschied zwischen Schiffen des Mutterlandes und der Kolonien. Beide waren british vessels. Dem Wortlaut des Vertrags nach verlangte nun ein aus den englischen Kolonien kommendes Schiff ebenfalls Befreiung vom preussischen Zuschlagzoll. Preußen verweigerte das, da seinen Schiffen für jene Gebiete nicht dasselbe Recht zugestanden war. Von großer materieller Bedeutung war die Frage nicht, da schwerlich auf große Schifffahrt der englischen Kolonien nach der Ostsee zu rechnen war, aber Bernstorff hoffte damit England zur Ausdehnung des Vertrags auf die Kolonien bewegen zu können.

Der Mann, welchem das Zustandekommen des Vertrags in erster Linie zu danken war, war der Präsident des Board of trade, Huskisson, ein weitblickender, hochbedeutender Staatsmann. Wie das ganze veraltete Handelssystem waren ihm auch die Kornzölle ein Dorn im Auge. Anfang 1825 faßte er einen ernstlichen Feldzug gegen sie ins Auge. Die preussischen Beamten verfolgten sehr aufmerksam seine Thätigkeit und Maassen hielt es für angezeigt, den Versuch zu machen, mit seiner Hilfe eine nähere Verständigung der beiden Staaten in wirtschaftlichen Fragen herbeizuführen. Unterm 21. Mai 1825 wurde der Gesandte von Malzbahn durch einen vom Geheimrath von Bülow abgefaßten Erlaß beauftragt, Huskisson den Abschluß eines auf Reciprocität gegründeten Handelsvertrages vorzuschlagen. Die neuere Handelspolitik Englands, hieß es in der Note, bezwecke offenbar, die britischen Inseln zum Stapelplatz des Welthandels zu machen, ihnen die Vermittelung des transatlantischen Handels zu verschaffen und durch billige Rohstoffe die englischen Fabrikanten in Stand zu setzen, am wohlfeilsten zu produziren. Dazu sei aber Aufhebung der in den meisten Großstaaten geltenden Prohibitivsysteme nöthig. Nun befolge Preußen bereits seit 1818 die jetzt erst in England zur Geltung kommenden Prinzipien und sei daher, wenn irgend ein Staat, zum Abschluß eines vollen Gegenseitigkeit verbürgenden Vertrags in der Lage. Malzbahn sollte dem englischen Cabinet Richtänderung des preussischen Systems und Bindung des Tarifs für mehrere Jahre, eventuell sogar eine Herabsetzung der Zölle von englischen Industriewaaren um $\frac{1}{3}$ bieten und dafür Herabsetzung des Holzzolls sowie Erleichterung der Getreideinfuhr verlangen. Zum Schluß wurde darauf hingewiesen, daß das liberale preussische Handelssystem entschiedene Gegner in den Grundbesitzern zähle und daß sich nur unter Hinweis auf günstige Erfolge seine auch England nützliche Erhaltung ermöglichen lasse.

Anfang Juni hatte Malzbahn wiederholte Besprechungen mit Huskisson und Canning über die Angelegenheit. Beide erklärten indessen, daß augenblicklich keine Aussicht sei, die Aenderung der Kornbill im Parlamente durchzusetzen, da in der Frage auf zu viele Interessen und auf die öffentliche Meinung Rücksicht zu nehmen sei. Eine vorherige Verpflichtung gegen ein fremdes Land würde alles gefährden. Die englischen Minister arbeiteten daher zunächst auf Reform der Korngesetze hin.

Ein Beamter des Board of trade, Jacob, der früher Kaufmann und dann Kornzollerheber war, wurde nach dem Continent geschickt, um Materialien zur Lösung der Schwierigkeiten zu sammeln. Die preussische Regierung unterstützte ihn dabei so weit als möglich und empfahl ihn nicht nur im eigenen Gebiete, sondern auch in Russland. Letzterer Schritt bezweckte allerdings nebenbei, zu verhüten, daß Jacob durch die großen Getreidemengen in Polen erschreckt werde.

Obwohl Jacobs Bericht günstig ausfiel, ließ Canning im Herbst 1825 jenen Plan wieder fallen, da er keine Möglichkeit sah, ihn im Oberhause durchzusetzen. Malzahn erhielt nunmehr Auftrag, England auf den nachtheiligen Eindruck hinzuweisen, der entstehen werde, wenn Preußen sein liberales System aufgeben müsse. Aber er stieß auf taube Ohren. Huskisson sagte ihm, daß der Export Englands nach Preußen sehr gering sei und immer mehr sinke, und Canning schrieb unterm 6. Februar 1826 ihm ziemlich deutlich: aus Furcht vor preussischen Maßregeln werde das Parlament die Zölle nie herabsetzen. Preußen sei, wie die Erfahrung lehre, zu Repressalien gar nicht in der Lage. Kurz, die von Berlin vorgeschlagene Basis der Unterhandlung wurde abgelehnt. 1827 und 1828 erfolgten Abänderungen der Korngesetze, die aber Preußens Wünschen nicht genügend entsprachen.

Entgegenkommender waren die Engländer in der Schifffahrtssache. Bereits Juni 1825 that Huskisson im Parlamente Schritte wegen Eröffnung der Kolonien für fremde Schiffe und am 3. Juli 1825 wurde ein Gesetz erlassen, welches das englische Handelssystem nicht unwesentlich modifizierte. Auf Grund desselben kam ein Handelsvertrag zwischen England und Frankreich zu Stande, welcher letzterem Lande größere Vortheile verbürgte als der 1824er Preußen. Schuckmann zog daraus den naheliegenden Schluß, daß entweder die Beziehungen zu Preußen in Englands Augen weniger Werth hätten als die zu Frankreich, oder daß die Franzosen die Verhandlung geschickter geführt hätten. Es zeigte sich indessen, daß England bereit war, ohne weiteres Preußen dieselben Vortheile zuzugestehen. Durch bloßen Notenwechsel erhielt Preußen im Frühling und Sommer 1826 das Recht zu einem Theil der indirekten Schifffahrt und dazu Meistbegünstigung in den Häfen Englands und seiner Kolonien.

Die englischen Rheder erhoben darüber ein fürchterliches Geschrei und zogen alle Hebel an, um ihr Monopol wieder herzustellen. Um ihnen entgegenzutreten, erachtete man es für nöthig, dem englischen Ministerium die Statistik der preussischen Schifffahrt für 1826 mitzutheilen, welche den erheblichen Antheil Englands daran klar darthat. Während nämlich die Einfuhr auf preussischen Schiffen in allen preussischen Häfen 153 895, die Ausfuhr 149 326 Lasten betrug, belief sich die Einfuhr mit englischen Schiffen auf 79 926, die Ausfuhr auf 81 211 Lasten. Von 1531 aus-gelaufenen preussischen Schiffen kehrten 847 in Ballast zurück. 235 preussische Schiffe liefen in Ballast aus, von den englischen dagegen nur 11. Trotz dieser Zahlen dauerte die Agitation in England fort.

Ueberhaupt machte die einen Augenblick günstigere Stimmung gegen Preußen nach Huskissons Tode und seit dem Beginn der Zollvereinsverhandlungen geschäftiger Eifersucht Platz. Die unbillige Zollbelastung des

Ditseeholzes blieb in Kraft und Herbst 1828 versuchte der Board of trade mit Hülfe derselben Preußen zu einer ausschließlichen Begünstigung der englischen Schifffahrt in seinen Häfen zu veranlassen. Natürlich ohne Erfolg. Dafür wurde von den englischen Behörden unter allerlei Vorwänden der bestehende Vertrag verletzt und schließlich 1832 durch den Abschluß des berühmten Abkommens mit der Stadt Frankfurt eine offene Feindseligkeit gegen den Zollverein ausgeübt¹⁾. Die englischen Blätter griffen Preußens Handelspolitik in höchst gehässiger Weise an, besonders ein Aufsatz der Foreign quarterly review zeichnete sich durch Entstellung der Thatfachen aus. Der preussische Gesandte von Bülow war allerdings der Ansicht, daß ein guter Theil der Hegerieen von den Hansestädten und deutschen Kleinstaaten ausgehe. In London war sogar das Gerücht verbreitet, daß England den beiden großen Schmuggeldepots seiner Waaren Frankfurt und Hamburg, ihre bisherige Zollverfassung im Geheimen garantirt habe.

Bülow rieth, ebenso wie die Gegner durch die Presse auf die öffentliche Meinung zu wirken und die Irrthümer auszuklären. In Folge dessen erhielt Benth den Auftrag, den Artikel der Foreign quarterly review zu widerlegen. Sein Aufsatz, der in der Staatszeitung von 1833²⁾ erschien, wurde in die englische Presse gebracht. Hier ebenso wie in einem sachverständigen Artikel in Raukes historisch-politischer Zeitschrift wurden die liberalen Grundsätze des preussischen Zollsystems klar dargelegt und in Gegensatz zu der in England und anderen Ländern verfolgten Praxis gestellt! Aber wenn damit auch einsichtige und vorurtheilsfreie Männer überzeugt wurden und sogar die Times sich zu der Erklärung veranlaßt fand, das preussische Handelssystem sei weit liberaler als das englische, so war doch bei den leitenden Politikern wenig zu erlangen. Palmerston arbeitete ganz offen gegen den Zollverein und kündigte im Parlamente sogar Maßregeln gegen denselben an. Man hielt es daher preussischerseits für das Beste, zu schweigen und auch mit der Anregung einer Erneuerung des ablaufenden Vertrags bis nach Abschluß der Zollvereinsverhandlungen zu warten. Inzwischen hoffte man durch weitere Publikationen und den Einfluß einzelner in englischen Kreisen wohlbekannter Persönlichkeiten die Erregung der englischen Staatsmänner zu beschwichtigen.

Der endliche Abschluß der Verträge mit Süddeutschland erbitterte immerhin Palmerston außerordentlich. Er erklärte Bülow gelegentlich eines Besuches, den ihm dieser Dezember 1833 auf seinem Landhause machte, darin eine gegen England gerichtete feindselige Maßregel zu sehen, welche Repressalien unvermeidlich mache! Der preussische Gesandte wies ihm vergeblich nach, daß er sich irre, daß Preußen lediglich seinen Absatzmarkt zu vergrößern suche, daß von Feindschaft gegen England keine Rede sei, daß Englands Absatz mit dem Wachsen des Zollvereins stetig zugenommen habe.

Aber im Januar 1834 brachte der Board of trade selbst die Verlängerung des Vertrags zur Sprache. Der Vizepräsident desselben,

¹⁾ Treitschke, IV. 401 ff. Wie gehässig die Engländer sich benahmen, beweist z. B. der Umstand, daß sie Schiffe, die nicht ganz in Preußen gebaut waren, als preussische trotz der Flagge nicht anerkennen und wegnehmen wollten.

²⁾ Siehe Nr. 68 und 260.

Thompson, rieth sogar Bülow, im Interesse der Verhandlung den Gleichgültigen zu spielen und neue Forderungen zu erheben. Der Gesandte ging darauf ein und beschwerte sich über den englischen Vertrag mit Frankfurt sowie die hohen Zölle auf Holz, Getreide etc. Thompson schlug vor, gegenseitige Tarifierabsetzungen zu vereinbaren. In Berlin billigte man diese Haltung vollkommen, aber man wollte jetzt von Zollherabsetzungen nichts mehr wissen, einmal weil der preussische Tarif schon so niedrig wie möglich sei und dann, weil man Weiterungen von der jetzt nothwendig werdenden Zuziehung der Zollvereinsstaaten fürchtete. Auch war man der Ansicht, daß England die Holz- und Getreidezölle bald im eigenen Interesse herabsetzen werde. Die Antikornzollagitation war ja damals immer mächtiger geworden. Thompson, der mit diesen Bestrebungen sympathisirte, hätte gern ein Zugeständniß Preussens im Parlamente zu Gunsten der Aenderung der Korngesetze verwerthet. Bülow beantragte aber nur Verlängerung des Schiffahrtsvertrages mit gleichzeitiger vollkommener Freieibung der indirekten Schiffahrt und Abänderung des englischen Gesetzes über Nationalität von Schiffen, welches den Anlauf von Schiffen im Auslande unmöglich machte. Palmerston lehnte unterm 10. Juli diese neuen Forderungen kategorisch ab und führte Klage, daß Preußen den Vertrag nicht streng genug gehalten habe. So blieb stillschweigend Alles beim Alten.

4. Kapitel.

Etwas mehr als auf England machte sich der Einfluß des preussischen Tarifs von 1818 auf Frankreich geltend. 1819 schlug der Finanzminister Baron Louis dem preussischen Gesandten die Auknüpfung von Verhandlungen über gegenseitige Zollherabsetzungen vor. Hoffmann wollte jedoch davon nichts wissen. Er hielt jeden derartigen Schritt unter den damaligen Umständen für nutzlos. Die französische Regierung würde bei Zollermäßigungen ihre ganze Popularität aufs Spiel setzen und müßte daher von Preußen erhebliche Opfer verlangen. Wir hätten aber nichts zu bieten, da wir auf Herabsetzung des extragreichen Zolls auf Wein, Kolonialwaaren und Seide nicht eingehen könnten. Der Gesandte erhielt daher die Weisung, in Paris mitzutheilen, daß Preußen auf Zollermäßigungen seinerseits nicht eingehen könne, daß es vielmehr voraussetze, daß Frankreich seinen Tarif nach dem Muster des preussischen umgestalten werde. Si les principes, que nous avons adoptés en fait d'économie politique sont les véritables (et nous avons toutes les raisons de le croire) les autres Etats devraient suivre nôtre exemple et nous sommes d'autant plus fondés à le désirer, que ces principes ne paraîtront les plus vrais de tous et ne seront les plus avantageux que lorsque toutes les puissances les suivront dans leur législation commerciale. Le commerce et l'in-

dustrie cherchent et trouvent leur niveau, comme les corps liquides, dès qu'ils sont abandonnés à leur cours naturel et qu'on ne les entrave nulle part.

Natürlich erfolgte darauf keine Antwort. Frankreich fuhr vielmehr fort, seine Zölle immer mehr zu erhöhen. Immer wieder fanden seine Zolltechniker einen Artikel, welcher noch eine Steigerung zuließ. 1824 erhöhte es den Leinenzoll in einer Weise, daß die Einfuhr aus Deutschland unmöglich wurde. Die rheinischen Industriellen und der Oberpräsident von Westfalen, von Vincke, verlangten als Gegenmaßregel Verbot des Steinkohlen- und Stahlexports über die Westgrenze. Aber in Berlin erachtete man eine solche Repressalie als weder in Preußens Interesse gelegen noch zulässig, da der französische Zoll alle Länder gleichmäßig trafe.

Ueberhaupt waren Maassen und Schudmann der Ansicht, daß es Preußen an Waffen gegen Frankreich fehle. Der Weinzoll betrage sowieso schon 60—80%¹⁾, auch der auf Modeartikel sei sehr hoch, und in beiden Gegenständen blühe ohnehin der Schmuggel. Eine weitere Steigerung würde das Uebel noch verschlimmern. Dagegen sei kein preussisches Erzeugniß Frankreich unentbehrlich. — In Süddeutschland dachte man in dieser Hinsicht anders. Bereits im Sommer 1822 hatten Bayern, Württemberg und Baden Maßregeln ergriffen; ersteres hatte hohe Zölle auf französische Weine, Liqueure und Porzellane gelegt, die beiden anderen hatten die Einfuhr von Wein, Liqueur und Essig aus Frankreich überhaupt verboten und einzelne andere Waaren hoch besteuert. Ihr Beispiel fand aber im Norden keine Nachahmung. Der Gesandte von Werther erhielt nun den Auftrag, in Paris Vorstellungen zu machen und im äußersten Nothfalle erst mit Repressalien in Wein und Seide zu drohen.

Erreicht wurde damit nichts. Minister Graf von Villèle kündigte vielmehr an, daß auch eine Erhöhung der Eisenzölle im Werke sei, man aber darauf verzichten wolle, falls Preußen seinen Weinzoll herabsetze. Das Berliner Auswärtige Ministerium hätte diese Zumuthung ruhig hingenommen, wenn nicht Schudmann im März 1826 mit Hinblick auf die eben in England gemachten Erfahrungen ernstlich Drohungen, wie sie auch Werther vorschlug, für nöthig erachtet hätte. Das führte zu einem Erlasse nach Paris, worin gegen die französische Handelspolitik Vorstellungen erhoben wurden. Statt aller Antwort erschwerte aber Frankreich auch noch den Viehhandel und beantragte direkt Herabsetzung des Weinzolls!

Wieder erhoben sich lebhafteste Klagen und Gesetze nach Repressalien. Der König befahl unterm 22. Juli 1826, solche ernstlich in Erwägung zu ziehen. Doch wieder fand man dazu nicht den Muth und war sehr zufrieden, als kurz darauf Baron de Damas Werther mittheilte, die französische Regierung sei durchaus gewillt, die Zölle herabzusetzen, könne aber bei dem Widerstand der Fabrikanten und der Kammern nur sehr langsam vorgehen und hoffe, daß Preußen ihr durch Zollmaßregeln nicht ihre Absicht erschweren werde. In Wahrheit geschah nicht das Geringste, abgesehen

¹⁾ Bei ganz billigen Sorten (1000 Flaschen für 100—200 Frs.) stellte er sich sogar bis 300%.

von einer Zollherabsetzung für eine Art leinener Bänder, die in Preußen gar nicht hergestellt wurden.

Die rheinischen Industriellen beschwerten sich bitter. Es sei immer dasselbe Spiel. Tage die Kammer, so habe das französische Ministerium keine Zeit; tage sie nicht, so versichere es, ohne sie nichts thun zu können. Werther erhielt nochmals Auftrag, Beschwerde in Paris zu führen. Aber die dortigen Minister schoben wieder die schutzzöllnerischen Bestrebungen der Kammern vor und vertrösteten auf die Zukunft. Da der preußische auswärtige und der Finanzminister von Repressalien nichts wissen wollten, dauerte dieser Zustand trotz aller Klagen immer weiter fort. König Friedrich Wilhelm verlangte wiederholt Berichte, billigte aber schließlich stets die Auffassung seiner Minister. Den rheinischen Provinzialständen antwortete man auf ihre Anträge in allgemeinen Redensarten.

1828 nahm die französische Kammer eine Revision des Tarifs in Erwägung. Man hoffte durch Mittheilung statistischen und sonstigen tatsächlichen Materials auf die Entschlieungen der betreffenden Kommission einwirken zu können. Der Kaufmann Josua Hasenclever zu Ehringhausen bei Aemscheid reiste zu diesem Behuf im Einverständnis mit dem Ministerium nach Paris, vermochte aber nicht viel auszurichten. Nach seinem Bericht hielten die meisten Franzosen ihren Export nach Preußen für ganz unbedeutend und die preußischen Zölle für höher als die ihrigen. Der Vorsitzende des Handelsraths, Graf St. Crieg, sagte ihm mit dürren Worten, er wisse genau, daß Preußen aus fiskalischem Interesse weder zu Repressalien noch zu Zollkonzessionen je schreiten werde. Immerhin wurden einige Tarifänderungen und eine liberalere Transitgesetzgebung ins Auge gefaßt. Zur Ausführung kamen sie freilich nicht. Um allem die Krone aufzusetzen, stellte Noß 1829 auch noch fest, daß Frankreich den Schmuggel nach Preußen amtlich förderte.

Ähnlich war das Verhalten Frankreichs hinsichtlich der Schifffahrt. 1826 schlug man in Paris Abschluß eines Reciprocitätsvertrags nach dem Muster des preußisch-englischen vor, um der Benachtheiligung der preußischen Schiffe in französischen Häfen gegenüber den einheimischen ein Ende zu machen. Aber Graf St. Crieg hatte zuerst wieder zu viel mit den Kammern zu thun, und später erklärten sich die Hafenstädte dagegen. Anfang 1829 regte Werther die Sache nochmals an auf Wunsch von Schuckmann, da mittlerweile der Handels- und Schifffahrtsvertrag Frankreichs mit England zu Stande gekommen war. Im Oktober erklärte sich das französische Ministerium auch bereit, entgegenzukommen, aber nur gegen Herabsetzung des preußischen Weinzolls. Polignae behauptete, daß der Verkehr zwischen den preußischen und französischen Häfen schon ohnehin zu zwei Dritteln in preußischen Händen liege. Bei Gleichstellung der Abgaben würden französische Schiffe allen Antheil verlieren. Eine Herabsetzung des Weinzolls um 60% sei daher eine billige Entschädigung. Jede Begünstigung der indirekten preußischen Schifffahrt lehute er überdies ab. Begreiflicherweise ging man in Berlin darauf nicht ein. Noß und Schuckmann verlangten zum mindesten Gegenkonzessionen im Zolltarif. Davon wollte man aber in Paris nichts hören.

Schon damals scheinen die Franzosen den Plan gehegt zu haben, Preußen mit Hilfe der Kleinstaaten ihrem Willen gefügig zu machen. Wenigstens verlautete Anfang 1830, daß sie in Darmstadt und Rastau angefragt hätten, welche Wünsche man dort hinsichtlich der Zollverhältnisse mit Frankreich habe. Zugleich deuteten sie an, daß Preußen im Begriff stehe, einen sehr vortheilhaften Vertrag zu schließen. Die Revolution unterbrach diese Verhandlungen und Intriguen, aber Frankreichs System blieb das alte.

1832 versuchte England durch Dr. Bowring und Mr. Villiers in Paris die Ermäßigung der Zölle für Eisen und Kohlen herbeizuführen. Trotz langer und eifriger Bemühungen konnten sie aber nur geringe Konzessionen erlangen. Nur in den industrieloßen Weinbaudistrikten fanden sie Neigung zu freierem Handel. Die Kammermehrheit aber blieb schutz-zöllnerischer wie je.

Im Jahre 1833 schloß Frankreich den Handelsvertrag mit Rastau¹⁾, lediglich in der Absicht, damit Preußen einen Pöffen zu spielen und die Vereinigung aller deutschen Staaten im Zollverein zu hindern. Und nicht zufrieden damit, versuchte es auch noch bei den Kleinstaaten eine eigene Partei zu gründen, indem es ihre Sonderinteressen aufzureizen begann. In den ersten Tagen des Jahres 1834 erfuhr der preussische Geschäftsträger von Arnim in Darmstadt, daß der französische chargé d'affaires dem Präsidenten von Hofmann in aller Stille vorgeschlagen habe, beim Zollverein eine Tarifierabsetzung für französische Waaren durchzusetzen, da Frankreich seine Zölle auf Vieh und Wolle zu ermäßigen im Begriff sei. Er that dabei so, als wenn seine Regierung nur darauf gewartet hätte, daß der Zollverein fertig werde, um leichter mit Deutschland verhandeln zu können. Seine Note besagte wörtlich: *La France à toujours pensé, que le moment où l'association allemande serait définitivement constituée, serait aussi celui, où il lui deviendrait plus facile d'entamer des relations, que rendait impossibles jusqu'ici un trop grand nombre d'Etats isolées les uns des autres. Il serait précieux pour le Gouv. du Roi d'avoir la certitude que le premier essai, qu'il tente en ce moment est de nature à faire naître chez les divers membres de l'association des dispositions favorables. Le cabinet Grand Ducal en particulier est trop éclairé pour ne pas voir, combien il importe de ne pas rendre inutile cette bonne volonté et d'encourager une tentative de ce genre et sans méconnaître les engagements qui le lient avec la Prusse et qui s'opposeraient aujourd'hui à ce qu'il pût prendre des mesures analogues sans le concours des autres membres de l'association, peut-être aurait-on à compter sur une promesse de sa part, de réclamer du cabinet de Berlin l'abaissement des taxes, que le tarif adopté par l'association impose à quelques uns de nos principaux produits et notamment à nos vins.* Ein gleiches Ansinnen war an andere Kleinstaaten gestellt worden.

Dieses Verfahren erbitterte denn doch selbst die gebulbigen Männer des Berliner Auswärtigen Ministeriums. Geheimrath Michaëlis entwarf

¹⁾ Treitschke, IV. S. 399.

sofort eine Note an Arnim, in der er darthat, daß Frankreich im eigenen Interesse zu den angebotenen Maßregeln genöthigt sei. Seine Wollindustrie leide unter dem hohen Wollzoll, im Elsaß herrsche große Unzufriedenheit über den Zoll auf Schlachtvieh. Ueberdies habe die französische Thronrede bei Eröffnung der jetzigen Kammeression ein freieres Handelssystem versprochen. — Der Zollverein aber habe keine Veranlassung, wegen jener Schritte Frankreich Begünstigungen zu gewähren. Preußen habe aus Ueberzeugung 1818 seinen liberalen Tarif angenommen, obwohl es durch Prohibitionszollmaßregeln sicherlich nach und nach England, Frankreich, Oesterreich, Rußland zu Konzessionen und Beseitigung ihres Prohibitivsystems gebracht hätte. Aber bei einem prohibitiven System wäre eine rasche Entwicklung seiner Industrie unmöglich gewesen, und es würden dieselben Konflikte der inneren Interessen entstanden sein, unter denen Frankreich und England litten. Es habe allerdings Ueberwindung gekostet, trotz der fortwährenden Bedrückung unseres Absatzes nur selten zu Retorsionen zu schreiten, man mußte viele Klagen der Industriellen hinnehmen, „allein man hielt das Vertrauen fest, daß die innere den Verhältnissen des Landes angemessene Industrie auch unter fremder Konkurrenz gedeihen und erstarken werde und daß auch in andern Ländern endlich jene Grundlage einer verständigen Handelsfreiheit die Oberhand erhalten würden. Das Vertrauen auf die innere Industrie hat sich längst bestätigt und dasjenige auf eine Rückkehr anderer Staaten zu freisinnigeren Handels-Prinzipien scheint jetzt in Hinsicht Frankreichs und Englands dem Anfange einer Erfüllung sich zu nähern.“

Zu Zollermäßigungen gegen Frankreich wäre nur Anlaß, wenn der Zollverein vorher dieselben Zölle wie Frankreich angenommen hätte, da man nur dann Zug um Zug über gegenseitige Herabsetzungen verhandeln könnte. Frankreich müsse erst einen Tarif einführen, der auf gleicher Linie mit dem Zollvereinstarif stehe, um möglich zu machen, mit ihm unter gleichen Vortheilen zu verhandeln. Sollte wirklich Frankreich nicht hoffen können, einem dringenden eigenen Bedürfniß abzuhelfen, ohne gleichzeitig Zollermäßigungen in Deutschland zu erlangen? Der Zollverein könne bei seinem liberalen Tarif nur wenig Begünstigungen bieten, weit eher wäre er im Stande, durch einstweile Erwidderung der französischen hohen Zölle die französische Regierung zu dem Zwecke, die Generalkonferenz und die Kammern vom Vortheil freieren Handelssystems zu überzeugen, zu unterstützen. Sonst würde er zu rasch seine Mittel erschöpfen und damit der französischen Regierung die Möglichkeit nehmen, ein liberaleres System einzuführen. Uebrigens sei die Zollermäßigung auf Wolle und Schlachtvieh für den Zollverein sehr wenig werthvoll, im Gegentheil müsse er die Wollausfuhr hindern. Man sei auf Hofmanns Antwort gespannt und hoffe, daß er die französische Andeutung von der *direction donnée par la Prusse à l'association* gebührend zurückweise. Nicht Preußen habe den Zollverein gegründet, sondern der Zollverein habe seine Entstehung dem Bedürfniß der deutschen Staaten, im Innern einen festen Markt zu gründen, und nach Außen „eine auf größere Berücksichtigung Anspruch machende Einheit darzustellen“ zu verdanken.

Wie Werther aus Paris meldete, kam es den Franzosen besonders darauf an, Baden vom Eintritt in den Zollverein abzuhalten. Man wollte wenn irgend möglich verhindern, daß Deutschland unter preussischer Führung in geschlossener Masse Frankreich gegenüberträte. Aber der Anschlag mißlang. Präsident von Hofmann begnügte sich, dem französischen Geschäftsträger zu sagen, daß die angebotene Zollherabsetzung zwar angenehm sei, aber wenig Interesse habe. Sie sei nur erfreulich als ein Beweis, daß Frankreich in Zukunft auch dem Wohle Deutschlands einige Rücksicht schenken werde. Ähnlich antworteten die anderen Staaten.

Allgemein empfand man den Schritt Frankreichs als eine erste gute Wirkung des Zollvereins und freute sich, dem anmaßenden Nachbar nicht mehr so ganz waffenlos gegenüber zu stehen. Besonders König Ludwig von Bayern sprach dem preussischen Gesandten darüber seine Genugthuung aus und betonte, daß solche Angelegenheiten mit dem Auslande nur gemeinsam erörtert werden könnten. In Baden mißlang der französische Anschlag gleichfalls. Die dortige Regierung ließ die Angriffe der französischen Blätter auf den Zollverein eifrig widerlegen, und Minister von Boeck schrieb selbst in der Karlsruher Zeitung: „Wir sehen mit Freude dem Zeitpunkt entgegen, wo Deutschland in kommerzieller Beziehung ein geschlossenes Ganze bilden und seine Industrie mit der von England und Frankreich rivalisiren wird, dem Zeitpunkt, wo diese beiden Nationen Ursache finden werden, mit Deutschland auf der Grundlage wahrer Reziprozität durch Handelsverträge in freundlichen Verkehr zu treten, wozu freilich mehr gehört, als die Zulassung des deutschen Viehs gegen enorme Zölle, weil man es nicht entbehren kann, oder durch Zulassung des deutschen Getreides, wenn es in Frankreich und England einen Preis erreicht, den die Konsumenten nicht mehr erschwingen können.“

Die Westprovinzen Preussens hatten nicht nur unter der eugherzigen Politik Frankreichs zu leiden, sondern noch mehr wurden sie durch das Verhalten der Niederlande geschädigt. Ihr Wohlstand ging daher in bedenklicher Weise zurück. Nach einer 1818 zu Aachen erschienenen Broschüre: „Einige Bemerkungen über die Nützlichkeit der Fabriken und Manufakturen, über deren jetzigen Verfall im Großherzogthum Niederrhein und die dringende Nothwendigkeit, solche in Höchsten Schutz zu nehmen“, befanden sich im ehemaligen Ruhrdepartement etwa 30000 Arbeiter ohne Beschäftigung. In Aachen waren 10000 Arme auf öffentliche Hilfe angewiesen. Die Tuch- und Casimirfabriken allein hatten einen jährlichen Umschlag von angeblich 40 Millionen Francs eingebüßt! Nur in einer schleunigen allgemeinen wirtschaftlichen Einigung Deutschlands und scharfen Gegenmassregeln gegen das Ausland erblickte man Aussicht auf Rettung. Man verlangte, daß gegen Frankreich und Niederlande Kampfzölle aller Art in Anwendung gebracht und deren Handel und Industrie in jeder nur möglichen Weise geschädigt werden solle.

Im Auswärtigen Ministerium war diese traurige Lage der Rheinlande wohl bekannt. Man rechnete aber den Niederlanden gegenüber auf den Eindruck des neuen Tarifs, und nicht mit Unrecht. Schon auf dem Aachener Kongress erklärte Holland sich zu einem Vertrage bereit. Hardenberg versprach Absendung eines Kommissars. Aus unbekanntem Grün-

den kam es dazu nicht. Erst im November 1818 erhielt der Gesandte in Haag den Auftrag, wegen der Sache anzuklopfen. Mit Freuden ging man darauf ein. Der preussische Tarif that dem niederländischen Handel erheblichen Abbruch, und man hoffte überdies, bei Verhandlungen Preußen zum Verzicht auf seine Ansprüche hinsichtlich der Rheinschiffahrt zu bewegen. Sofort wurden Kommissare ernannt und Eröffnung der Besprechungen angeboten. Aber der große Eifer der Niederländer, verbunden mit ihrer Hartnäckigkeit in der Rheinangelegenheit, veranlaßte die preussischen Staatsmänner, die Sache wieder aufzuschieben, um sie erst noch mürber zu machen.

Im Februar 1821 schien endlich Hoffmann die Zeit gekommen zu sein, um der preussischen Forderung wegen freier Durchfuhr von Seeschiffen auf dem Rhein durch Holland²⁾ Gehör zu verschaffen. Er erbat vom Minister von Bernstorff Erlaubniß zur Eröffnung einer Verhandlung. Der Minister war einverstanden, und der Regierungspräsident Deltus in Trier erhielt Mittheilung, daß er ausersuchen sei, die Besprechungen mit Holland zu führen. Aber auch diesmal kam es nicht dazu, da die Mainzer Rheinschiffahrtsverhandlungen noch immer nicht zum gewünschten Ergebnis geführt hatten.

Eine Regelung der Handelsbeziehungen zu Stande zu bringen, wäre an sich leicht gewesen. Die Niederlande hatten von dem Tarif Preußens nicht unerheblichen Schaden und hätten gern für ihren Waarenabsatz günstigere Bedingungen erhandelt. Aber auf der anderen Seite verweigerten sie hartnäckig die Ausführung der in Wien übernommenen Verpflichtungen hinsichtlich der Freigabe der Rheinschiffahrt. Preußen hätte hiergegen jede Waffe aus der Hand gegeben, wenn es vor Regelung dieser Sache HandelskonzeSSIONen machte.

Die holländische Regierung versuchte das aber mit allen Mitteln durchzusetzen. Es benachtheiligte nicht nur die preussischen Fahrzeuge in den Hafengebühren, sondern drohte sogar Febrnar 1823 mit Reprersalien, falls Preußen nicht seinen Tarif herabsetze. Man antwortete ihm, nachdem es seinen Antrag mehrmals wiederholt hatte, November 1824, daß die Basis jeder Verhandlung die Freiheit des Rheins sein müsse. Davon wollte der König von Holland durchaus nichts hören. Während die preussischen Minister sich nicht entschließen konnten, auch nur das Flaggenzollrestrikt auf Holland anzuwenden, führten die Niederlande plötzlich im Frühjahr 1825 einen etwa 25% betragenden Zoll gegen die deutsche Getreideeinfuhr ein.

Die Rheinlande und Westfalen, welche ohnehin auf den Nachbarstaat schlecht zu sprechen waren, geriethen darüber in große Erregung. Die Oberpräsidenten von Binde und Ingersleben verlangten sofort als Gegenmaßregel: höhere Besteuerung der holländischen Einfuhr, Einführung von Ausgangsabgaben auf die Ausfuhr nach Holland und Erschwerung des Eingangs von Kolonialwaaren auf dem Rheine.

Im Auswärtigen Ministerium hielt man den letzteren Vorschlag für ganz unaussführbar, da die oberrheinischen Uferstaaten schwerlich darauf eingehen würden. Ueber die beiden anderen wurde Klewiz's Ansicht ein-

¹⁾ Lepieres verlangte bisher stets Umladung der Schiffe in seinen Häfen.

geholt. Aber der wollte nichts von Repressalien hören. Es sei ganz unzweckmäßig, die Klage über die Verbote in fremden Ländern durch ähnliche Gegenmaßregeln noch zu vermehren. Preußens geographische Lage stelle einen Erfolg für dieselben von vornherein in Frage. Er verspreche sich höchstens von einer Verschärfung der Opposition der anderen Rheinstaaten gegen die Niederlande eine Wirkung.

Im März 1825 bot Holland aufs neue Unterhandlungen an und erklärte sich nun auch bereit, auf die Schifffahrtsache einzugehen. Man nahm diesmal den Antrag an und schlug vor, daß ein holländischer Unterhändler mit dem preussischen Rheinschifffahrtskommissar, Regierungspräsidenten Delius in Köln, in Besprechungen eintrete. Diefelben fanden statt, zeitigten aber kein Resultat.

Man zog daher im Sommer 1826 aufs neue die Einführung der Flaggenzölle gegen Holland in Erwägung. Schudmann war durchaus dafür. Er wies nach, daß 1823 bis Juli 1826 nicht weniger als 1242 holländische Schiffe preussische Häfen besucht und 923 davon dort Fracht gefunden hätten. Dagegen waren nur 355 preussische Fahrzeuge während dieser Zeit direkt nach Holland gefahren, und davon schien keines dort Fracht erhalten zu haben. Obwohl Maassen dagegen stimmte, wurde nunmehr im Haag mit Einführung des Zuschlagzolls gedroht. Erreicht wurde damit aber nur, daß Holland sofort Repressalien in Aussicht stellte. Zu einem Entschlusse kam man nicht.

Das ganze Jahr 1827 hindurch blieb die Sache in der Schwebe, und als 1828 das Auswärtige Ministerium sie wieder aufregte, waren die inneren Minister plötzlich sehr bedenklich geworden. Uebrigens wurde jetzt auch ohne derartige Mittel die Erledigung der Rheinschifffahrtsfrage durchgesetzt und nunmehr, im Sommer 1829, der Abschluß eines Handelsvertrags ernstlich in Erwägung gezogen. Delius erhielt in Berlin persönlich in den Ministerien die unter seiner Mitwirkung aufgestellten Instruktionen. Er sollte im Sommer 1830 nach dem Haag gehen und dort mit den zu Unterhändlern ernannten Herren Staatsrath Geride und Administrateur Retzcher die Verhandlung führen.

Die belgische Revolution ließ die Besprechung aber auch damals nicht zu Stande kommen. Bei den langwierigen Auseinandersetzungen zwischen Belgien und Holland waren die preussischen Staatsmänner zunächst geneigt, letzteres zu unterstützen. Aber der Gesandte in London, von Bülow, wies ihnen nach, daß Preußens Interesse mit dem Belgiens zusammenfalle und daß Antwerpen für uns wichtiger sei als Amsterdam und Rotterdam. Er setzte auch durch, daß er in diesem Sinne einwirken dürfte.

Man täuschte sich freilich nicht darüber, daß der Abschluß eines Handelsvertrags mit Holland durch die neuen Ereignisse viel schwieriger geworden sei. Durch den Wegfall der Rücksicht auf das gewerbliche Belgien kam die holländische Regierung in die Lage, mehr als bloße Gegenseitigkeit von Preußen fordern zu können. Nichtsdestoweniger erhielt im Sommer 1832 Delius den Auftrag zur Wiederaufnahme der Verhandlungen. Doch als ein plötzlicher Tod ihn weggraffte, ließ man die Sache aufs neue liegen.



5. Kapitel.

Am trostlosesten waren seit Anfang des Jahrhunderts die Handelsbeziehungen Preußens zu dem politisch so eng verbundenen Oesterreich. Nicht nur daß in den verschiedenen Provinzen dieses Reiches, wo noch ganz und gar das alte Josephinische Wirthschaftssystem herrschte, die Einfuhr der meisten preussischen Waaren verboten war, sondern es fand von dort aus auch mit stiller Genehmigung der Behörden ein umfangreicher Schmuggel nach Preußen statt. Dagegen zu protestiren und den Abschluß eines Zollkartells vorzuschlagen, hielt man nicht für angezeigt. Man war überzeugt, daß Oesterreich dasselbe, als seinen Interessen widersprechend, doch nicht gewissenhaft durchführen werde.

Die Jahre nach Einführung der preussischen Zollreform brachten unangenehm neue österreichische Zollplacereien und insbesondere Belästigungen des preussischen Transits nach dem Orient. Dabei beschwerte sich Oesterreich 1824 darüber, daß Preußen durch die gegen Rußland ergriffenen Maßregeln den Vertrag vom 22. März 1817 wegen Polens verletzt habe! Das Zustandekommen des von Mohrenheim verhandelten Abkommens verhinderte eine weitere Erörterung der Frage, und auf eine Verhandlung mit Metternich über weitere Verkehrsbegünstigungen der polnischen Landestheile einzugehen, schien Moß und Schmuckmann gleich bedenklich. Der einzige auf Handelsfragen bezügliche Vertrag, der zwischen den beiden Staaten vor Zustandekommen des Zollvereins geschlossen wurde, war 1831 die gegenseitige Zusage der Schifffahrtsreciprocität. Eine Bedeutung besaß dieselbe aber einstweilen nicht, da preussische Schiffe das Mittelmeer damals nur selten besuchten,

Mit welchen Gefühlen Metternich den Zollverein entstehen und wachsen sah, bedarf keiner besonderen Darlegung. Offen gegen Preußen aufzutreten schenkte er sich; wie sehr er aber sein Werk haßte, beweist am besten die bekannte Denkschrift, die er im Juni 1833 an den Kaiser richtete¹⁾. Er sah darnach in dem Verein die gleiche Gefahr für Oesterreich wie für den deutschen Bund. Als Gegenmittel faßte er zum ersten Male eine Reform der verrotteten österreichischen Zollgesetzgebung ins Auge, um damit in den Stand zu kommen, eine allgemeine deutsche Handelspolitik der preussischen entgegenzusetzen. Aber es blieb vor der Hand bei den Worten. Mit der österreichischen Zollreform hatte es noch gute Wege!

Mit der Türkei besaß Preußen schon seit 1761 einen Handelsvertrag, wonach beide Theile sich gegenseitig Einfuhr aller nicht verbotenen Waaren zu einem Zoll von 3% zugestanden hatten. Die Beziehungen zwischen beiden Staaten waren aber so gering, daß nach dem Tode Friedrichs II. Niemand diesem 1790 erneuerten Vertrage größere Beachtung schenkte.

¹⁾ Metternich, Nachgelassene Papiere. V. S. 502—19.

Im Laufe der Jahre waren die Zollsätze weit unter den früheren Werth gesunken. Die Türkei wünschte daher im Jahre 1817 eine Neuverfestigung derselben vorzunehmen und verständigte sich darüber mit Frankreich und Oesterreich. Der preussische Gesandte wurde mehrfach vom Reis Effendi aufgefordert, ebenfalls den neuen Tarif zu genehmigen, doch seine wiederholten Berichte blieben in Berlin unbeantwortet. Erst auf lebhaftes Drängen der Türken widmete man der Sache Aufmerksamkeit und ermächtigte den Gesandten, den revidirten Tarif, dessen Sätze 3% nicht überstiegen, anzunehmen.

Nun fragte es sich aber, ob die Türkei dafür dasselbe Recht in Preussen nur für ihre selbst erzeugten Waaren oder für alle Arten von Waaren beanspruchen würde. Im letzteren Falle wäre der preussische Tarif von 1818 durchlöchert, im ersteren Dänemark und anderen meistbegünstigten Staaten denselben Anspruch zu erheben Anlaß gegeben worden. Man half sich dadurch, daß man der Türkei mittheilte, daß man den Vertrag nur für türkische Produkte gelten lassen könne und sich die Erhebung von Verbrauchssteuern neben dem Zoll vorbehalte. Der Gesandte, Graf Schladen, hielt es für überflüssig, diesen Vorbehalt zu machen. Nach seiner Auffassung habe die Türkei noch nie unbedingte Reciprocität von einem europäischen Staate beansprucht und könne auch nur Meistbegünstigung verlangen. Er schloß daher ohne weiteres am 19. Januar 1819 den neuen Vertrag ab. Von einer Bekanntmachung desselben sah man ab, da er lediglich die Neuregelung des türkischen Tarifs betraf.

Für den deutschen Export besaßen damals die größte Bedeutung Spanien, Portugal und ihre Kolonien. Wie erwähnt, hatte Hardenberg mit Portugal bereits in Wien einen Vertrag verabredet. Unter Englands Einfluß wurde derselbe freilich nicht ratificirt. Aber Englands rücksichtsloses Wollen war in Portugal und Brasilien gleichmäßig verhaßt, und man erwartete, daß durch die Verlegung des Regierungssitzes nach Rio de Janeiro ein Umschwung herbeigeführt sei.

Der im Februar 1817 als Gesandter an den portugiesischen Hof geschickte Graf Flemming bekam daher Auftrag, die Lage der Dinge genau zu erkunden und zu versuchen, die gleichen Vortheile wie England zu erlangen. Es hieß in der Instruktion unter anderm: *Il seroit sans doute à souhaiter que les vrais principes d'économie politique fussent tellement adoptés et suivis par toutes les puissances qu'il ne fut plus question de traités de commerce, que la nature des rapports tint lieu à cet égard de convention et que les intérêts et les besoins réciproques des nations saisis par les négocians de tous les pays et abandonnés à eux mêmes devinssent la seule règle du commerce, mais tant que les principes contraires existent et qu'il se fait des traités de commerce à l'avantage de certaines nations, il est d'obligation stricte de travailler à conclure de pareils en notre faveur.*

Vergebens versuchte indessen Flemming in Rio sein Heil. Der König war zwar nicht abgeneigt, aber der leitende Minister wollte nichts vor der Ankunft des Grafen Palmella thun, welchem das auswärtige Portefeuille

übertragen war. Auf seinen Rath versuchte man, Palmella in Paris für die Sache zu interessieren. Der dortige Gesandte, Graf von der Goltz¹⁾ fand diesen Staatsmann willens, auf die Sache einzugehen, da er in dem noch für 6 Jahre laufenden englischen Vertrage, welcher den Zoll für alle englischen Waaren auf 15%, den für alle anderen aber auf 24 normirte, den Ruin seines Vaterlandes sah. Aber er verlangte für eine Begünstigung der preussischen Einfuhren erhebliche Herabsetzung des preussischen Tarifs, welche man in Berlin als unannehmbar ansah. Die Verhandlung scheiterte daran.

Mit Spanien hatte der Gesandte von Werther im Herbst 1816 neue Verhandlungen über einen Vertrag eröffnet und glaubte auf guten Erfolg hoffen zu können, da er die Minister näher kannte. Ehe indessen die Ermächtigung aus Berlin eintraf, fand ein Wechsel im Finanzministerium statt und ein gewisser Garay kam ans Ruder, welcher prinzipiell gegen jeden Handelsvertrag war und die Verhandlung einfach ablehnte. Die preussischen Schiffe, welche die spanischen Kolonien besuchten, mußten dort hohe Gebühren zahlen, obwohl spanische Fahrtenge in Preußen ganz wie einheimische behandelt wurden. Eine Aenderung darin wies der Minister ebenfalls zurück. Eine weitere Schädigung preussischer Interessenten fand durch plötzliche Erklärung verschiedener Plätze zu Freihäfen statt. Es besaßen sich da nämlich große Lager schlesischer Leinwand, welche den früheren hohen Zoll bezahlt hatte, dessen Betrag nun verloren ging.

Herbst 1820 führte Spanien einen neuen, ganz von schutzzöllnerischen Ideen beherrschten Tarif ein, welcher den Import mancher groben Leinen ausschloß. Dieser Umstand schmerzte indessen den schlesischen Handel weniger, als die immer wachsende Nachahmung der schlesischen Waaren durch englische Fabrikanten in billiger Baumwolle und die Erschwerung des Verkehrs nach Spanien. Der Barbaresken wegen wagten sich nämlich preussische Schiffe selten nach spanischen Häfen. Die Leinwand wurde daher unter fremder, besonders dänischer Flagge verschifft. Plötzlich wollten aber die spanischen Zollbehörden schlesische Leinwand nur noch einlassen, wenn sie auf preussischen oder spanischen Schiffen käme. Es bedurfte diplomatischer Vermittelung, ehe man darin nachgab. Der Abschluß eines förmlichen Schiffahrtsvertrages scheiterte an den bald darauf in Spanien ausbrechenden inneren Wirren.

Schon um jene Zeit wurden indessen die abgefallenen Kolonien beider Länder für Preußen wichtiger als sie selbst. Nach Mexiko unternahmen die Seehandlung und die in Elberfeld gegründete Rheinisch-westindische Compagnie den direkten Absatz von Leinwand und anderen Produkten. Aber die kaum begründeten Beziehungen wurden schon 1825 ernstlich bedroht, als Mexiko Maßregeln traf, nur die Waaren von Staaten, die seine Unabhängigkeit anerkannten, zuzulassen. Im Verein mit den anderen ehemals spanischen Kolonien plante es sogar einen Kongreß in Panama, um gemeinsam Maßnahmen gegen die sie nicht anerkennenden Länder zu treffen.

¹⁾ Bericht vom 1. Mai 1819.

Die preussischen Kaufleute verlangten daher dringend Anerkennung dieser Staaten. Auch Minister Schuckmann wies auf die Wichtigkeit derselben als Markt für preussische Produkte hin. Schon jetzt betrage der Export derselben dahin 4 700 000 Thlr. Holland und Frankreich würden sicher nächstens die Anerkennung vollziehen. Müge man die Zeit nicht, so würden wir dort gerade so verdrängt werden wie in San Domingo, und zu spät Konsuln ernennen!

Aber Rußland und Oesterreich, welche schon in Verona für Spanien eingetreten waren, arbeiteten gegen die Anerkennung der südamerikanischen Rebellen. Die preussischen Diplomaten hätten nicht gewagt, ihrem Willen zuwider zu handeln, wenn nicht England sofort die Gelegenheit wahrgenommen und mit den abgefallenen Kolonien Verträge geschlossen hätte. Als auch Frankreich in aller Stille Agenten dahin abzuschicken begann, glaubte man nicht länger zusehen zu dürfen.

Unterm 21. Januar 1826 erging ein geheimer Erlaß an den Gesandten von Matzahn in London. Er solle vertraulich und unter der Hand mit den Vertretern der südamerikanischen Staaten in Beziehung treten und sie auf die Gefahr einer vollen Abhängigkeit von England aufmerksam machen. Preußen werde, wenn sie seine Waaren nicht benachtheiligten, alles versuchen, um recht bald zur Anerkennung ihrer Unabhängigkeit in die Lage zu kommen. Zur Begründung war hinzugefügt, daß Preußen trotz seiner Treue und Gewissenhaftigkeit in Bezug auf Verträge und seines Eintretens für Legitimität und Thronrechte durch die Verständigung Englands mit jenen Ländern und die Zweideutigkeit Frankreichs und Hollands sich genöthigt sehe, seine Interessen zu wahren. Bisher habe man jede Fühlung mit den Südamerikanern vernieden und nur dem Minister des Innern freie Hand gelassen, der deutsche Kaufleute in Mexiko und Buenos Ayres mit dem Schutze der preussischen Interessen betraut und zwei Kaufleuten in Elberfeld und Stettin die Vertretung Mexikos gestattet habe. Jetzt aber lägen die Dinge so, daß Preußen jeden Augenblick das Opfer seiner Vertragstreue werden könne.

Auch Vinde trat für die Auffassung der interessirten Kaufleute ein, und die Minister Schuckmann und Bernstorff entschlossen sich daher, vom König die Genehmigung zu erbitten, Englands Beispiel folgen zu dürfen, sobald es die Verhältnisse gestatteten. Inzwischen war Matzahn schon in London in Beziehung mit dem mexikanischen Agenten Rocafuerte getreten, der aber sogleich Abschluß eines Handelsvertrags wünschte. Matzahn ging darauf einstweilen nicht ein. Wie er berichtete, hatte Canning taktloserweise eines Tags die Vertreter Rußlands, Oesterreichs, Frankreichs und Hollands zu einem Feste geladen, zu dem er auch die südamerikanischen Diplomaten gebeten hatte. Es machte Ansehen, daß bei dieser Gelegenheit der Franzose und der Holländer sich freundlich mit den letzteren unterhielten.

Trotz dieses Beispiels fürchtete man in Berlin, in offene Beziehungen zu Mexiko zu treten. Geheimrath Kunth, der gerade nach dem Rhein reiste, erhielt vielmehr den Auftrag, mit dem mexikanischen Generalkonsul von Gorostiza zu Brüssel in Beziehung zu treten und mit ihm einen geheimen Reichsbegünstigungsvertrag zu verabreden. Zu der That fand die

Zusammenkunft Kunth's mit Gorostiza, den er bereits von früher kannte, im Sommer 1829 zu Aachen statt, und die Erklärungen wurden ausgetauscht. Doch verhehlte der Mexikaner nicht, daß seine Regierung offizielle Schritte und Absendung eines Konsuls erwarte, da sonst die Zustimmung des mexikanischen Senats zu dem Abkommen nicht zu erwarten sei. Kunth unterstützte durchaus diesen Antrag. Dazu aber konnte man sich in Berlin nicht entschließen und beauftragte nun Malkahn, mit dem in London anwesenden mexikanischen Auswärtigen Minister Camacho in directes Benehmen zu treten. Wenn er verspreche, vor der Hand Preußen Meistbegünstigung zu gewähren, wolle man den Geschäftsträger bei den Vereinigten Staaten nach Mexiko senden und dort die nöthigen Schritte zur Errichtung von Consulaten thun lassen.

Camacho ging auf den Vorschlag ein und im Januar 1827 fand ein Rotenanstausch statt. Doch theilte der Mexikaner bald darauf mit, daß seine Regierung wahrscheinlich die Anerkennung verweigern werde, wenn nicht der König von Preußen das Abkommen ausdrücklich genehmige.

Wittlerweise war die Anerkennung Mexikos von Seiten Frankreichs und Hollands erfolgt, die süddeutschen Staaten hatten sich ihm genähert und es verlautete, daß selbst der russische Konsul in London Anknüpfung mit den Südamerikanern suche. Schudmann sowohl wie Moz verlangten daher Ende 1827 bei dem fortwährenden Drängen des Handelsstandes, daß man dem Beispiele Englands folge und einen officiellen Vertrag schliesse. Das Auswärtige Ministerium zögerte gleichwohl noch immer, trotzdem im Laufe des Jahres 1828 auch Dänemark, Hannover und die Hansestädte mit Mexiko sich verständigten. Erst als auch der zum Gesandten in London ernannte Geheime Legationsrath von Hilow dringend dafür eintrat und die Absendung einer besonderen Mission nach Mexiko verlangte, und die französische Regierung in der Thronrede von dem bevorstehenden Abschlusse eines Vertrags offen sprach, prüfte man noch einmal genauer die politische Seite der Frage.

Geheimrath Michaelis stellte dabei fest, daß Preußen eine eigentliche Verpflichtung weder auf dem Kongresse in Aachen noch in Verona eingegangen sei. Im Gegentheil hatte bei der letzteren Gelegenheit trotz Oesterreichs und Rußlands Auftreten König Friedrich Wilhelm erklärt, daß er fürchte, Spanien werde nicht im Stande sein, die Ordnung in seinen Kolonien wieder herzustellen und auf die Dauer werde sich bei den vielen Interessen seiner Unterthanen ein Interdikt gegen jene Staaten nicht durchführen lassen. Und 1826 hatte selbst Metternich den Spaniern gerathen, bei ihrer Schwäche sich der Gewalt der Thatfachen zu fügen.

Es wurde daher am 15. Februar 1829 ein Bericht an den König erstattet, worin die Anerkennung Mexikos befürwortet wurde. Preußen habe lange genug mit Aufopferung seines Interesses das politische Prinzip aufrecht erhalten. Jetzt lasse sich die Befolgung des von Frankreich gegebenen Beispiels nicht länger umgehen. Eine vorherige Verständigung mit den Großmächten empfehle sich nicht, da ihr Verhältniß schon zu sehr gelockert sei. Unterm 2. März stimmte der König dem Antrage zu. Es wurde darauf zunächst Auswahl eines geeigneten Beamten zum Generalkonsul für Mexiko vorgenommen. Mit Genehmigung des Königs wurde

der früher bei den Befersschiffahrtsverhandlungen verwendete Regierungsrath Koppe dazu ernannt.

Obwohl Frankreich auf eine direkte Anfrage in Paris hin nichts von der Mission eines Legationssekretärs de Bresson nach Mexiko erwähnte, wurde beschlossen, daß Koppe im Herbst in Begleitung des früheren Vertreters des Elberfelder Bergwerkreises, von Gerolt, als Sachverständigen nach Mexiko abreisen solle. Um ihm ein genügendes Urtheil über die zu vertretenden preussischen Interessen zu ermöglichen, ließ man ihn vor der Abreise die besonders in Betracht kommenden Gegenden besuchen.

Im Frühjahr 1830 traf Koppe in Mexiko ein. Er meldete, daß die Regierung das Londoner Abkommen nicht genehmigt habe, aber im Begriff stehe, den Minister Camacho nochmals nach Europa zu senden, um jetzt förmliche Verträge zu schließen. Der Gesandte von Bülow in London erhielt daher die nöthige Vollmacht zu einem Abschlusse. Da Camacho erkrankte, wurde an seiner Stelle Gorostiza mit der Sache betraut. In den letzten Tagen des Jahres 1830 kam so ein Vertrag zu Stande, der am 18. Februar des folgenden Jahres von Bülow und ihm unterzeichnet wurde¹⁾. Die Auswechslung der Ratifikationen fand in Folge von mexikanischerseits erhobenen Einwendungen erst im Dezember 1834 zu London statt.

Die gleichen Schwierigkeiten wie bei Mexiko störten die Beziehungen Preußens zu Brasilien. Die Verhältnisse dieses Landes zu Portugal blieben Jahre lang in der Schwebe, da letzteres sich weigerte, die faktische Unabhängigkeit seiner Kolonien anzuerkennen. Seine Stütze war dabei England, welches seiner Zeit Portugal geüthigt hatte, dem englischen Handel für sich und Brasilien weitgehende Sondervortheile einzuräumen, und das nicht geneigt war, vor Ablauf des Vertrags, welcher 1825 eintrat, darauf zu verzichten. Seltzend mußte Brasilien sich das gefallen lassen.

Die Vertretung der preussischen Interessen in Brasilien lag lediglich in den Händen eines in Rio de Janeiro ansässigen preussischen Kaufmanns Therman. Im Mai 1822 berichtete dieser nun, daß die Aussichten für eine Verständigung sich gebessert hätten. Trotz der Benachtheiligung England gegenüber könnten preussische Waaren ganz gut mit englischen konkurriren, wenn man sie nach den Fakturpreisen und nicht nach der bisherigen willkürlichen Schätzung besteuerte. Soweit er den Ministerpräsidenten kenne, glaube er, daß dieser preussischen Waaren die günstigere Verzollungsnorm gewähren würde, falls Preußen dafür den brasilianischen Produkten einige Zugeständnisse böte. Er hielt letzteres für um so mehr angezeigt, als bisher Preußen beim Bezug von Kolonialwaaren England, Holland, Hannover und den Haussen tributpflichtig sei.

Dem Auswärtigen Ministerium schien der Vorschlag an sich nicht unannehmbar. Auch Graf Bülow hielt es für angezeigt, mit Brasilien direkt zu verhandeln. Doch wollte er mit Angebot von preussischen Zollherab-

¹⁾ Abgedruckt bei Kampy: Die Handels- und Schiffahrtsverträge des Zollvereins, 1845, S. 338 ff.

zeugungen nicht gleich herauskommen, sondern zunächst ohne solche eine Verständigung vorschlagen. Unterm 21. März 1823 erging daher an Theresmin ein Erlaß, worin ihm aufgetragen wurde, von Brasilien Einführung einer regelmässigen Werthabschätzung, Meistbegünstigung der preussischen Schiffe, Erneuerung eines preussischen Handelsrichters, Gewährung von Zollcredit, Versprechen der Freigabe der von Seeräubern nach seinen Häfen geführten Schiffe und dazu Verzicht auf das Strandrecht zu verlangen. Falls Brasilien zu weiteren Konzessionen geneigt sei, werde auch Preußen solche machen. In Rio nahm man die Eröffnung Theresmins zwar freundlich entgegen, aber kurz-darauf stürzte das Ministerium. Da er keinerlei Vortheile zu bieten hatte, wurde auch nichts aus der Sache.

Theremin kam noch einmal in Berlin auf die Zollbegünstigung brasilianischer Waaren zu sprechen. Er hielt das Opfer nur für nominell, da nur der direkte Import aus Brasilien diesen Vortheil genießen würde, an die Fahrt brasilianischer Schiffe nach der Ostsee aber gar nicht zu denken sei. Es würde also Preußens Schiffahrt wie Handel allein den Nutzen haben. Man könnte auf diese Weise ohne alle Kosten und Lasten in Brasilien eine Art Kolonie gewinnen und Englands Uebergewicht einen Schlag versetzen. Er übersah nur dabei, daß die verschiedenen Meistbegünstigungsverträge Preußen genöthigt hätten, dieselben Zollherabsetzungen verschiedenen anderen gefährlicheren Konkurrenten zu gewähren.

Das Jahr 1825 kam heran, ohne daß etwas erreicht war. Die einfache Erneuerung des portugiesisch-englischen Vertrags von 1810 erwies sich aber als unthunlich, und England übernahm es selbst, die endgültige Auseinandersetzung zwischen Brasilien und dem Mutterlande herbeizuführen. Sir Charles Stuart wurde mit der Mission nach Rio beauftragt. In Berlin gedachte man diesen Moment nicht ungenützt verstreichen zu lassen. Theremin erhielt Auftrag, sogleich, wenn Stuarts Vorschläge angenommen und Brasilien somit unabhängig sei, der Regierung in Rio Abschluß eines Freundschafts- und Handelsvertrags vorzuschlagen. Eine besondere Zollbegünstigung könne man nicht gut gewähren, da die preussischen Zölle ohnehin sehr niedrig seien.

Der Erlaß traf in Rio erst ein, als die Mission Stuarts schon glücklich beendigt war. Der Erfolg einer Unterhandlung durch einen einzelnen kaufmännischen Konsul war damit so gut wie ausgeschlossen. Theremin selbst beantragte Absendung eines tüchtigen Unterhändlers, womöglich auf einem preussischen Kriegsschiffe, nach Rio. In Berlin aber jagerte man damit angeblich in Erwartung einer amtlichen Einladung der brasilianischen Regierung zur Anknüpfung diplomatischen Verkehrs. Erst als auch der König baldigen Abschluß eines Vertrages mit Brasilien befohl, nachdem bereits England und Frankreich solche in Rio zu Stande gebracht hatten, entschloß man sich, den bei der Gesandtschaft in Neapel thätigen Legationsrath von Olfers, der als Kenner Brasiliens galt, dahin zu senden. Er erhielt den Auftrag lediglich die Meistbegünstigung durchzusetzen, besondere Vortheile könne man nicht bieten und verlange auch keine. Nach einem Besuch der Rheinlande, um die Ansichten der nach Brasilien exportirenden Kreise kennen zu lernen, reiste Olfers Ende 1826 nach Rio ab.

Sogleich nach seiner Ankunft begann der preussische Unterhändler die Besprechungen. Aber er fand nicht allzu viel Entgegenkommen. Die Lage der brasilianischen Finanzen war sehr schlecht, und man war nicht gewillt, sie noch durch Zugeständnisse zu verschlechtern. Dazu glaubte man nicht recht an die Wahrscheinlichkeit erheblicher Verbindungen mit dem entlegenen Preußen. Der Minister Marquis de Cueluz fragte Olfers wiederholt ganz erstaunt, ob denn Preußen überhaupt eine überseeische Schifffahrt besitze. Schließlich kam es am 9. Juli 1827 doch zum Abschluß eines Meistbegünstigungsvertrags, den Konjul Theremin persönlich nach Berlin überbrachte¹⁾.

Man war in Berlin mit dem Vertrage ganz zufrieden. Ein Vorschlag von Olfers aber, dem Kaiser von Brasilien eine Reihe ausgesuchter preussischer Produkte zu schenken, um ihm eine Vorstellung von den Leistungen unserer Industrie zu geben, fand nicht den Beifall des Königs. Die Ratifikation kam erst nach Ablauf des Termins in Rio an, was dort einen schlechten Eindruck machte. Vielleicht war es auch nicht sehr geschickt, daß man bald darauf wieder Olfers abberief und die Vertretung der preussischen Interessen wieder lediglich in die Hand des zum Generalkonjul ernannten Kaufmanns Theremin legte. Denn so tüchtig derselbe auch war und so aufopfernd er die ihm gestellte Aufgabe erfüllte, verletzte es doch die Eitelkeit des jungen Kaiserstaats, daß Preußen bei ihm einen diplomatischen Agenten zu unterhalten der Mühe nicht für werth fand.

Etwas energischer hat die preussische Handelspolitik an der Erschließung des nordamerikanischen Marktes gearbeitet. Bis zur Revolutionszeit war Preußens Hauptexportartikel, die Leinwand, nach dem Norden der Vereinigten Staaten fast nur durch Vermittelung Englands, nach dem Süden auf dem Umwege über Spanien gelangt. Beide Wege wurden zu Anfang des Jahrhunderts verschlossen. England vernichtete den Export schlesischer Leinen zu Gunsten Irlands. In Spanien schadete die unsichere politische Lage, und überdies verhinderten die Barbarenstämme die preussischen Schiffe an dem Besuch der dortigen Häfen. Die schlesischen Kaufleute begannen daher in den Jahren 1817 und 1818 selbst nach den Vereinigten Staaten zu reisen und dort wie der Waldenburger Kaufmann Trentler direkte Beziehungen anzuknüpfen.

Der preussische Ministerresident Grehm unterstützte diese Bemühungen nach Kräften. Unterm 30. Juni 1817 erhielt er den Auftrag, einen Meistbegünstigungsvertrag für Handel und Schifffahrt vorzuschlagen. Aber dazu schien ihm wenig Aussicht. Er meinte, daß ein direkter Leinenhandel von der Ostsee nach Amerika wegen der zu weiten Entfernung und der zu hohen Kosten nicht lohnen werde. Die amerikanischen Schiffe würden diese entlegenen Plätze nicht aufsuchen, zumal da sie dort schwerlich die nöthige Rückfracht fänden. Auf besondere Begünstigungen für den gegenseitigen Handel sei daher kaum zu hoffen.

In Berlin wünschte man dann wenigstens gegenseitige Meistbegünstigung der Schifffahrt zu erlangen. Grehm beantragte solche für Preußen und zugleich für die Hansestädte, da ihm deren Vermittelung unentbehrlich

¹⁾ Gesesammlung. 1828. S. 75 f.

schien, und der Kongreß bewilligte dieselbe in der That bis zum 1. Januar 1824 für Preußen, Holland und die Hansestädte. Versuche, eine weitere Annäherung zwischen Preußen und den Vereinigten Staaten herbeizuführen, fanden damals nicht statt. Man rief sogar bald den Ministerresidenten ab und begnügte sich, Preußens Interessen in dem großen Lande durch einige kaufmännische Konsuln wahren zu lassen!

Die Vereinigten Staaten verlängerten 1824 die Schiffahrtsreciprocität auf unbestimmte Zeit. Nachdem mehrere Jahre hindurch die Stelle eines preussischen Geschäftsträgers in Washington unbesetzt war, wurde 1826 der Regierungsrath Niederstetter hinübergesandt. Er beantragte beim Staatssekretär beiderseitige Gleichstellung der direkten und indirekten Schiffahrt, die in Preußen schon bestand, während in Amerika die letztere einem Zuschlag von zehn Prozent unterworfen war. Minister Clay ging darauf auch ein und der Senat nahm das betreffende Gesetz ohne weiteres an. Die Amerikaner wünschten aber diesmal Abschluß eines förmlichen Vertrages und in Berlin hatte man Nichts dagegen einzuwenden. Allerdings wollte Schudmann von Zusicherung etwaiger gegenseitiger Begünstigungen nichts wissen, da Preußen durch seine anderen Verträge Verpflichtungen habe und nicht in der Lage sei, sein Recht in Amerika jeder Zeit durchzusetzen. Er wünschte nur besondere Vortheile für die preussische Schiffahrt im Falle eines Seekrieges Amerikas mit einer anderen Macht.

Ehe aber noch die Instruktion, welche diesen und einige andere Punkte betraf, Niederstetter erreichte, hatte er schon am 1. Mai 1828 den Vertrag unterzeichnet¹⁾. Es war darin im Wesentlichen nur Reciprocität für die Behandlung der Schiffahrt ausgemacht. Viel erwartete man bei der Höhe des Zolltarifs der Vereinigten Staaten in Berlin nicht davon. Der Austausch der Ratifikationen fand erst 1829, etwas nach dem ausbedungenen Termine statt, da die preussische in Folge von allerlei Umständen zu spät eingetroffen war.

6. Kapitel.

Das größte Hinderniß für die Entwicklung der Seeschiffahrt Preußens bildeten die bereits erwähnten Seeräuberereien der nordafrikanischen Barbarenstaaten. Jahrhunderte hindurch hatten diese türkischen Vasallenländer im Mittelmeere einen hartnäckigen Krieg gegen die christlichen Seefahrer geführt. Die Piratenschiffe wurden meist von den Regierungen von Tunis, Tripolis, Algier und Marokko ausgerüstet und machten die stete Begleitung der Handelsflotten durch Kriegsfahrzeuge nothwendig. Spanien, Frankreich, auch England rächten freilich energisch jede Verletzung ihrer Flagge und fielen gelegentlich über das eine oder andere der Raubnester

¹⁾ Rompp, S. 304 f.

her. Doch hüteten sie sich stets, ihnen den Garaus zu machen. Es war ihnen vielmehr nicht unangenehm, daß diese Räuber andere Nationen vom Mittelmeer abschreckten.

Als die Revolutionsträge ansbrachen, und England die Herrschaft über alle Meere an sich zu reißen begann, sah es in den Barbaresken einen sehr nützlichen Bundesgenossen. Es war eine in ganz Europa verbreitete Meinung, daß es dieselben bei ihren immer frecheren, in das atlantische Meer und selbst die Nordsee ausgedehnten Fahrten heimlich unterstütze¹⁾.

Preußens Schiffahrt nach dem Mittelmeer war im 18. Jahrhundert ziemlich geringfügig. Seine Leinwand wurde fast ausschließlich durch Vermittlung Englands, Hollands und Spaniens versandt. Friedrich der Große hatte daher auch kein Interesse auf Anträge, die an ihn von Marokko aus durch Neugaten und dergleichen wegen Abschließung eines Vertrags wiederholt gerichtet wurden, einzugehen. Als indessen der von dem großen König mit allem Nachdruck geförderte Handel Emdens einen größeren Aufschwung nahm, wandte sich die dortige Kaufmannschaft an den König mit der Bitte, durch Vermittlung eines Seestaates Verträge mit den Barbaresken abzuschließen, um so den preußischen Schiffen die Fahrt nach dem Mittelmeer zu ermöglichen. Der König ging auf den Antrag nicht ein, da Preußen die Mittel fehlten, über die wirkliche Durchführung solcher Verträge zu wachen. Kurz darauf sandte der Kaiser Sidi Mahomed von Marokko durch Vermittlung eines von ihm in Salee zum Friedenskonsul bestellten Franzosen Caille ein Friedensmanifest an Preußen und erklärte sich zum Abschluß eines Vertrages bereit. Auf eine entgegenkommende Antwort aus Berlin erfolgte ein Brief des ersten Vizirs, welchem vier Freipässe für Schiffe beilagten, die sofort mit Erfolg benutzt wurden. Der Kaiser selbst tauschte schließlich mit dem König einen Brief aus. Caille wurde in Folge dessen 1784 zum preußischen Konsul für Marokko ernannt, fiel aber bald daselbst in Ungnade und verließ das Land.

Gerade damals hatte Sicherung der Schiffahrt für die preußischen Rheder ein größeres Interesse als je zuvor. Während der großen Seekriege hatte nämlich die neutrale preußische Flagge eine erhebliche Wichtigkeit gewonnen. Die Kaufleute baten daher wiederholt um eine Verständigung mit den Barbaresken. Nun hatte zwar die Pforte 1761 bereits zugesagt, die preußischen Schiffe gegen die Räubereien ihrer Vasallen zu schützen. Doch hatte die Verfnung auf dieses Versprechen nie etwas genügt.

Man entschloß sich daher, es einmal mit Geld zu versuchen. Die Gesandten in Konstantinopel und Turin erhielten den Auftrag, durch Vermittlung der Türkei resp. Sardiniens sich eine Anzahl Pässe von den Regentenschaften zu verschaffen. Sie sollten Algier 100 Thaler, den anderen weniger für den Paß bieten. Dieser Versuch mißlang vollständig.

Um so eifriger benutzte man die Gelegenheit, welche sich 1790 gelegentlich des Abschlusses eines Bündnisses mit der Pforte bot. Man erneuerte dabei den Vertrag von 1761 und verpflichtete die Türkei zum Schutze der preußischen Schiffe, sowie zur Vermittlung besouderer Ver-

¹⁾ Aus einer Teutschrift Bülow's vom 3. August 1821.

träge mit den Barbaren¹⁾. Zu dem Abschluß solcher kam es aber wieder nicht. Alle Einleitungen waren schon getroffen, der preussische Gesandte in Konstantinopel hatte Weisung erhalten, selbst die Reise auszuführen, und die Pforte hatte bereits alles Nöthige vorbereitet, da fand Minister Struensee, daß die Kosten, welche solche Vereinbarungen machen würden (etwa 60 000 Thlr.) viel zu hoch seien und nicht im Verhältniß zum Vortheile der freien Schifffahrt im Mittelmeer ständen²⁾.

Das Auswärtige Ministerium ließ daher den Plan wieder fallen und begnügte sich, die Pforte zu veranlassen, nachdrückliche Firmans an die Deys zu schicken. Dieselben halfen nichts und so erbot sich die türkische Regierung 1803, jedem nach dem Mittelmeer fahrenden preussischen Schiffe einen besonderen Kapitänfirman zu ertheilen. So umständlich dieses Verfahren war, wurde doch davon wiederholt mit gutem Erfolg Gebrauch gemacht, bis 1806 die Niederwerfung Preußens, verbunden mit der vorhergehenden Wegnahme seiner Handelsflotte durch England unserer Schifffahrt für Jahre nahezu ein Ende machte.

Nach der Niederwerfung Napoleons begann sich Preußens Seehandel wieder zu röhren. Aber die preussischen Schiffe stießen nun beinahe überall auf afrikanische Raubschiffe. Die Räuber waren durch Agenten in allen Häfen ganz genau über die Schiffsbewegungen unterrichtet. Im Sommer 1814 baten die Kaufmannschaften von Danzig, Königsberg und Stettin Hardenberg hiergegen um Hülfe. Sie erhielten den Bescheid, daß die Frage auf dem bevorstehenden Kongresse in Wien zur Sprache kommen werde. Zu eigenen Maßregeln war das Auswärtige Departement nicht geneigt. Es fürchtete einmal, daß die sehr eifersüchtigen Staaten, welche Verträge mit den Barbaren besaßen, jede Verhandlung hintertreiben würden, ferner betonte es, daß jedes Mittel zur Ueberwachung der Durchführung von Verträgen fehle, und endlich erachtete es wieder die Kosten nicht im Verhältniß zu dem zu erwartenden Vortheil.

Dem Wiener Kongreß überreichte zwar der ehemalige englische Vice-admiral Sidney Smith eine Denkschrift, worin er Unterdrückung der Mittelmeerpiraterie durch gemeinsame Aktion aller Mächte vorzuschlug³⁾. Aber die Angelegenheit kam nicht zur Verhandlung, und im November 1815 wurde nur die spätere Vereinbarung gemeinsamer Maßregeln in Aussicht genommen. Mittlerweile trat für Preußen das Bedürfniß zu schnellerer Hülfe immer dringender hervor.

¹⁾ Der Artikel 2 des preussisch-türkischen Vertrags vom 31. Januar 1790 besagt: *La Cour Ottomane s'oblige à laisser aller et venir dans la Méditerranée les bâtiments marchands Prussiens avec pleine liberté sous leurs propres pavillons et patentes sur le pied des autres cours amies les plus favorisées et à ne laisser aucunement molester et infester les dits bâtiments Prussiens de la part des Régences d'Alger, de Tunis et de Tripolis. Et pour que les dites Régences, selon l'exigence de leur indépendance fassent d'un accord réciproque des conventions séparées avec la Cour de Prusse les Régences susmentionnées doivent être informées et sommées après la conclusion de ce Traité.*

²⁾ Nach seiner Rechnung konnte nämlich Preußen nur 30 Schiffe jährlich ins Mittelmeer senden.

³⁾ Siehe: Plantet, correspondance des Deys d'Alger avec la Cour de France. Paris 1889.

Es kamen Hiobsposten über Kapereien preußischer Schiffe durch Marokko und über ein Königsberger Fahrzeug, welches im Hafen von Oporto förmlich von Piraten belagert wurde. Ein dort befindliches englisches Geschwader lehnte es ab, das Schiff zu schützen. Man mußte eiligst die in Sklaverei gerathenen Seelente durch den Gesandten in Madrid loskaufen und, da auf England nicht zu rechnen war, sich an Schweden wenden, daß es sich der schutzlosen preußischen Schiffe annehme.

Die schwedische Regierung erklärte sich dazu bereit und verlangte nur eine Zustener zur Unterhaltung eines größeren Kriegsgeschwaders im Mittelmeer. Fürst Hardenberg fand das nicht mehr als billig und war bereit, auf den Vorschlag einzugehen. Man zog aber vorher durch die Gesandten in Kopenhagen und Stockholm Berichte über die voraussichtlichen Kosten ein und fragte bei den Regierungspräsidenten der Ostseeprovinzen an. Der Bescheid, welcher aus Kopenhagen kam, war nicht sehr erfreulich. Der Abschluß von Verträgen mit den Barbarenstaaten erforderte darnach zunächst an Geschenken z. B. für jeden der Dey's etwa 100 000 Piafter. Ueberdies zahlte Dänemark an jährlichen Tributen angeblich 25 000 Piafter nach Marokko, 18 000 nach Algier, 5000 nach Tripolis, 16 000 in Baaren nach Tunis, zusammen 70 000 Piafter. Reduete man die Kosten der Konsulate, Reisen u. s. w. dazu, so kamen die Verträge dem Lande jährlich auf 124 800 Piafter = 178 533 Thlr. zu stehen. Nur 25 000 Piafter wurden davon durch die Lösung von Pässen seitens der etwa 500 dänischen Schiffe aufgebracht, welche jährlich ins Mittelmeer fuhren.

Die Ausgaben, welche Schweden durch die Verträge mit den Barbarenstaaten erwachsen, beliefen sich auf 90 140 Piafter jährlich, die zu Anfang gezahlten Geschenke ungerchnet. Der preußische Gesandte in Stockholm sprach sich übrigens gegen den von Hardenberg ins Auge gefaßten Plan aus. Preußen müsse sich selbst mit den Barbarenstaaten verständigen, andere Nationen würden sein Interesse nie genügend wahrnehmen!

Im Frühjahr 1816 begannen wieder die Klagen der preußischen Rheder. Da man aber in Berlin Verträge mit den Raubstaaten für zu kostspielig und wohl auch für unwürdig ansah, wandte man sich nunmehr wieder hilfesuchend an England. Den Anlaß gab die fortdauernde Agitation von Sidney Smith, welcher einen förmlichen Kreuzzug gegen die Barbarenstaaten zu Stande zu bringen bemüht war, sowie eine Aktion des englischen Admirals Lords Exmouth gegen Algier, wobei der Dey zu einem Verträge mit Sardinien gezwungen wurde.

Baron Jacobi-Aloest erhielt unterm 16. Mai 1816 Auftrag, in London anzufragen, ob England noch weitere Maßnahmen gegen die Räuber zu treffen gedenke und ob es sich nicht Preußens in gleicher Weise wie eben Sardinien's annehmen wolle. Die Antwort, welche Lord Castlereagh auf dieses Aufsuchen ertheilte, ist ein diplomatisches Meisterstück. Sidney Smith, erwiderte er, sei ein Abenteurer, ohne jede Fühlung mit der Regierung. Er habe bei seiner Agitation nie die wirkliche Stellung Englands zu den Regenthschaften erwogen. England stehe zu ihnen in einem Vertragsverhältniß, welches sie treu hielten. Es sei daher unklug, sie zu reizen. Die Aktion der englischen Flotte habe ihren Ursprung nur in dem

versprechen, welches England den jonischen Inseln ertheilt habe, für die Freiheit ihrer Schifffahrt im Mittelmeer zu sorgen. Lord Exmouth habe den Auftrag erhalten, die Verhandlung zu führen und es sei ihm gelungen, freie Schifffahrt sowohl für jene Inseln als auch für Genua und Neapel, welche beide Englands Schutz angerufen hätten, durchzusetzen. Wenn die christlichen Staaten sich durch die Barbarenen beschwert fühlten, so sollten sie erst ihr nicht minder skandalöses Verhalten ändern und auf den Sklavenhandel verzichten. Spanien habe England zu einem Feldzug gegen die Afrikaner aufgefordert, in London habe man das aber rund abge schlagen. Es sei unwahr zu behaupten, daß England diese Seeräuberei gern sehe, um den Mittelmeerhandel zu monopolisiren, es lasse vielmehr willig den Seehandel frei, sei ja doch das Meer groß genug. Aber es werde sich gegen die Barbarenen nicht mit Staaten verbünden, die sich ähnliche Verbrechen zu schulden kommen ließen! Zum Schluß bedauerte er, daß Preußen mit seiner Bitte nicht früher gekommen sei.

Ganz ähnlich war die Haltung, welche England auf der in Folge der Wiener Verabredungen zwischen den Mächten im August 1816 zu London beginnenden Konferenz beobachtete. Es wurde dabei die Frage des Sklavenhandels gemeinsam mit der der Barbarenen behandelt. England, welches gern durch Abschneiden der Zufuhr schwarzer Arbeitskräfte Amerika zu Gunsten seiner Kolonien lahmgelagt hätte, konnte mit seinen Wünschen bei den anderen Kolonialstaaten nicht durchbringen und verweigerte daher jede Beihülfe gegen die Seeräuber. Frankreich war ebenfalls gegen eine Aktion aus Furcht, Englands Uebergewicht in Nordafrika zu stärken. Ein zwischen Spanien und den Niederlanden geplanter Bund gegen die Barbarenen kam nicht zu Stande. So blieb Alles beim Alten.

Vergebens wandten sich die Senate der Hansestädte, welche in letzter Zeit keine Hülfe mehr bei England fanden, hilfessuchend an Preußen, vergebens bestürmten auch Anfang 1817 wieder die preussischen Kaufleute ihre Regierung mit Bitten. Im Mai 1817 wurden die Afrikaner so frech, bis in den Kanal und unmittelbar vor die deutschen Häfen zu kommen. Sie kaperten dort direkt im Angesicht der Küste 2 Hamburger, 1 Lübecker und 1 Oldenburger Schiff. Zwar brachten englische Kreuzer gleich darauf die Räuber sammt ihrer Beute auf, aber erstere gingen straflos aus und die deutschen Rheder mußten noch die Kosten zahlen.

Diese unerhörten Ereignisse machten allenthalben das größte Aufsehen. Die Versicherungsprämie für preussische Schiffe stieg so hoch, daß dieselben beinahe keine Ladung mehr fanden. Eine Menge pommerscher Familien wanderte nach Schweden aus, um dadurch für ihre Schiffe den Schutz Schwedens zu erlangen. Im Berliner Auswärtigen Ministerium aber blieb man nthätig. Der Referent, Geheimrath Byla, bemerkte einfach zu den Berichten über das Auftreten der Seeräuber in der Nordsee: England habe den Barbarenen verboten, sich je wieder in diesen Gewässern zu zeigen.

In ihrer Noth wandten sich die ernstlich in Augst gerathenden Hanseaten am 16. Juni 1817 an die Bundesversammlung in Frankfurt. Ihr Gesandter schilderte das immer frechere Auftreten der Barbarenen, führte an, daß ihre Existenz, schon als sie aus Mittelmeer und Theile des atlant.

tischen Oceans beschränkt waren, dem deutschen Handel höchst nachtheilig war, daß aber ein Andauern des jetzigen Zustandes die ganze deutsche Schifffahrt in Frage stellen würde. Deutschlands Aus- und Einfuhrhandel wäre gefährdet und die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß die Räuber selbst in Deutschland Einfälle machten. Er beantragte, daß der Bund auf Abhülfe denken solle.

Man beschloß, hierüber nach Hause zu berichten und eine Kommission von fünf Gliedern zur Berathung der Angelegenheit zu wählen. — Am 3. Juli erstattete der preussische Gesandte Graf von der Goltz namens der Kommission Bericht. Nach ihrer Ansicht war nichts zu thun, als Oesterreich und Preußen zu ersuchen, daß sie England zur Verfolgung und Bestrafung der Seeräuber außerhalb des Mittelmeers bewegten. Um das zu erreichen, sollten sie Rußlands, Frankreichs, Spaniens, Portugals, Dänemarks und Hollands Unterstützung in Anspruch nehmen und sie, wenn möglich, zur Ausrüstung einiger Kreuzer bestimmen.

Der Vorschlag fand allgemeinen Beifall. Aber wer einigermaßen die damaligen europäischen Verhältnisse in Betracht zog, mußte sich darüber klar sein, daß der Beschluß das Schicksal der meisten Beschlüsse der Versammlung theilen, d. h. fruchtlos bleiben würde. In der That geschah so gut wie nichts, und die Barbarenschiffe erschienen auch weiterhin in der Nordsee.

Am 17. Juli 1817 regte daher Baden in Frankfurt eine etwas thatkräftigere Entschliebung an. Unter Hinweis auf die glorreiche Vergangenheit Deutschlands und die Schmach des gegenwärtigen Zustandes, sowie die Unwahrscheinlichkeit des europäischen Eingreifens verlangte es, daß Deutschland sich selbst helfe. „Ein paar kleine Raubschiffe des Mittelmeers abentheuern in der Nordsee, und ihre Erscheinung sollte genügen, den Handel der Seestädte zu lähmen und Schrecken und Pest und Sklaverey auf den Küsten der Nord- und Ostsee zu verbreiten? Es scheint fürwahr keiner sehr großen Krastanstrengung zu bedürfen, um im Vereine wenigstens der sechshandlenden Bundesstaaten gegen dieses Uebel selbständigen Schutz zu erringen, und das selbst zu üben, was jetzt nur von dem guten Willen fremder Staaten erwartet werden will. Deutsche verstehen Schiffe zu bauen und zu rüsten, unsere Seelente dienen auf allen Meeren, sollte dieß vorliegende große Interesse der National-Ehre und des Vortheils und der Nothwendigkeit nicht Beschlüsse hervorrufen und verwirklichen, die allein den Zweck sicher und dauernd zu erreichen verheißen?“ Auch Baden sei zu einem Kostenbeitrag bereit.

Es ist das das erste männliche Wort, welches in dieser ganzen beschämenden Angelegenheit im deutschen Bunde gesprochen worden ist, und Baden kann es sich zum Ruhme rechnen. Ein Erfolg war ihm freilich unter den damaligen Verhältnissen nicht beschieden. Die Versammlung hörte schweigend den Antrag an und äußerte sich nicht einmal darüber.

Auch dieser Angelegenheit nahm sich nur Graf Bülow mit warmem Interesse an. Er drängte das Auswärtige Ministerium wenigstens etwas aus seiner Nuthätigkeit heraus. Freilich geschah nichts weiter als ein Erlaß an den Gesandten in Konstantinopel, von der Pforte neue Pässe zu verlangen, sie zu Schritten gegen die Regentenschaften zu veranlassen und

mit Schadenersatzansprüchen bei Nichtachtung ihrer Firmans zu drohen. Viel Erfolg versprach man sich davon nicht, aber immer noch mehr als von der europäischen Aktion oder von kostspieligen Verträgen. Die letztere Drohung hielt indessen Baron von Wittig, der Gesandte bei der Pforte, überhaupt für unzulässig. Die Türkei habe sich nur Oesterreich und Rußland gegenüber nach unglücklichen Kriegen zu einer solchen Verpflichtung bequem und mache eintretenden Falls noch endlose Ausflüchte. Der preussische Vertrag aber enthalte davon kein Wort. Die versprochenen Pässe ertheile man jeder Zeit ohne Zögern. Immerhin bewirkte die preussische Note, daß die Pforte die Deys durch einen neuen Firman zum Gehorsam und zur Schonung der preussischen Schiffe aufforderte.

Trotz dessen dauerten die Gewaltthaten fort, und das immer frechere Auftreten der Deys erregte in ganz Europa Empörung. Sidney Smith wollte die Raubneiter einfach zerstören und deutsche sowie schweizer Kolonisten in Nordafrika ansiedeln, fand aber nicht die nöthigen Mittel zur Ausführung seiner Pläne. In Deutschland drängte die öffentliche Meinung immer mehr auf Ansrüstung eigener Kriegsschiffe. Der Oberpräsident von Pommern, Sack, beantragte wiederholt eine solche Maßnahme und Graf Bülow bemühte sich eifrig, in Karlsbad Hardenberg für Aufstellung einer Kriegsflotte zu gewinnen. Gleichzeitig schlug er jetzt auch Abschluß von Verträgen mit den Raubstaaten vor, wogegen er früher durch-

aus gewesen war. Umgestimmt hatte ihn ein Kaufmann Pütter, ein Mann mit einer wohl etwas abenteuerlichen Vergangenheit, aber gewinnendem Wesen, der lange in Nordafrika thätig gewesen sein und mit den Arabern genau vertraut sein wollte. Er erbot sich selbst, in die Regenttschaften zu reisen, wie übrigens vor ihm schon verschiedene Personen, und Verträge billig zu Stande zu bringen. Bülow betrachtete ihn als den geeigneten Mann und wollte die Kosten aus dem Handelsministerium übernehmen.

Ehe das Auswärtige Ministerium auf einen solchen Plan einging, wurde im Anschluß an die Frankfurter Beschlüsse versucht, Oesterreich zu einem gemeinsamen Vorgehen zu gewinnen. Unterm 30. September 1817 sandte Hardenberg eine vom Geheimrath Hoffmann entworfene Note an Metternich. Wenn auch die Sicherheit der europäischen Meere, hieß es darin, eine allgemeine Angelegenheit sei, so gestatte doch die eigenthümliche Lage nicht allen Staaten, allgemeine Kulturinteressen zu verfolgen. Mit dem Einfluß Frankreichs im Orient konkurrire jetzt England und Rußland. Die Einwirkung dieser Höfe auf die Barbaren werde daher nie frei von Beziehungen sein, welche der Sache des Handels und der Kultur im Allgemeinen fremd seien. — Schweden und Dänemark gewannen viel Geld durch Frachtsfahrten für andere Staaten, besonders im Mittelmeer, wo kein Winter störe. Hollands alter Wohlstand war darauf gegründet, daß es den Vermittelungsverkehr zwischen Norden und Süden besorge. Trotzdem diese drei Höfe gern die Freiheit der Schifffahrt beförderten, würden sie doch nie die öffentliche Meinung ihrer Völker für Maßregeln gewinnen, welche Deutschland die Mittelmeerschifffahrt eröffneten. Spanien und Portugal seien vollaus mit dem Konflikt gegen ihre Kolonien beschäftigt. Deutschland und Italien müßten daher auf die eigene Kraft bauen. Venedig

habe sich selbst geschützt. Die Vereinigten Staaten thäten das Gleiche. Es könne daher die Aufstellung eines kleinen Geschwaders die Kräfte Deutschlands und Italiens nicht übersteigen. Der Handel habe dadurch Vortheil und das Geschwader sei die beste Schule für die Handelsmarine. Oesterreich habe Schiffe, Preußen bane solche fürs Ausland, seine Rhederei sei schnell im Kolonialkriege gewachsen, wo seine neutrale Flagge gesucht war. Es besitze alle Hülfsmittel, sich zu schützen. Ein Bündniß beider Staaten zum Schutz ihres Handels liege im beiderseitigen Interesse und könne die Grundlage eines Bundes werden, dem sich die deutschen und italienischen Staaten in freier Wahl anschließen könnten. Jedes fremde Interesse, welches die Beziehungen verwickeln und schnelle Wirksamkeit beeinträchtigen könnte, sei davon fernzuhalten. — Die Barbaresken gingen von dem Satze aus, daß jedes Volk mit ihnen im Kriege sei, das nicht ausdrücklich Frieden schließe. Man müsse diesen Grundsatz erwidern und jedes Barbaresken-schiff nehmen, bis sie sich fügten. Da Nordamerika ohne weiteres ein eigenes Geschwader ins Mittelmeer entsandt habe, könnten auch Oesterreich und Preußen von diesem allgemeinen Recht Gebrauch machen. Er bitte Metternich um seine Ansicht.

Die einzige Antwort, die von Metternich auf diese Darlegung erfolgte, war ein kurzer Brief, daß er dem Kaiser in Graz ein Memoire über die Sache vorlegen wolle. Er bezweifle nicht, daß ihn der kaiserliche Befehl in Stand setzen werde, mit ihm in ausführliche Rücksprache zu treten!

Preußen blieb also auf sich selbst angewiesen. Als im Frühjahr 1818 wieder die Klagen über die Seeräuber begannen, entschloß man sich daher zu eigenem Handeln. Die Mission Pütters wurde von Hardenberg mit der Maßgabe genehmigt, daß jeder offizielle Anstrich vermieden werde. Zugleich wurde Graf Bülow anheimgestellt, Schritte wegen Ankaufs einiger ihm angebotener zu Kreuzern passender Schiffe zu thun.

Geheimrath Hoffmann war übrigens nicht ohne Grund durchaus gegen die Sendung Pütters und den Abschluß von Verträgen. Er hielt dafür, daß durch letztere die preussische Schifffahrt nie die zu ihrem Gedeihen unentbehrliche Sicherheit gewinnen könne. „Kein Volk außer den Deutschen macht die sonderbare Forderung, Sicherheit zur See für eine ausgebreitete Rhederei zu genießen, ohne selbst etwas für ihren Schutz thun zu wollen.“ Nach seiner Ansicht konnte sich Preußen auf seiner Kulturstufe nicht halten, wenn es vom Exporthandel abgeschnitten wurde. Um zu exportiren, sei es jetzt auf eigene Schifffahrt angewiesen, da an eine Wiederkehr des früheren Zustandes, wo England, Frankreich und Holland die Verfrachtung der preussischen Waaren besorgten, nicht zu denken sei. Preußens Interesse aber decke sich durchaus mit dem der Hansestädte. Nur über die Nordseehäfen könne Welthandel getrieben werden. Die geringste Seemacht genüge, um die Barbaresken abzuwehren, habe sie doch selbst die kleine Macht der Malteser in Furcht gehalten. Man solle daher gemeinsam mit den anderen deutschen Seestaaten ein kleines Polizeigeschwader errichten.

Dazu kam es aber nicht und so reiste im Sommer 1818 Pütter zunächst nach Spanien ab. — Kurz nachher führten die langjährigen internationalen Verhandlungen in London zu einer Art Ergebnis. Es wurde

der Entwurf einer Defensivallianz gegen die Barbarenstaaten vereinbart, wozu die europäischen Staaten gemeinsam eine Anzahl Kriegsschiffe im Mittelmeer unterhalten und alle Tributzahlungen einstellen sollten.

Als Graf Bülow das Aktenstück sah, erklärte er es sofort für nutzlos. Bei den so verschiedenen Interessen der Staaten würden sie nie alle auf den Vorschlag eingehen. Die Pforte sei zu schwach, etwas zu thun, und die Einwohner der Barbarenstaaten könnten ohne den Seeraub, ihr einziges Gewerbe, nicht leben. Es würde nur eine Vernichtung der Raubnester helfen. Preußen verliere durch den Bund die freie Hand, und seine Ahderei würde ganz zu Grunde gehen.

Aber der Vertrag kam überhaupt nicht zu Stande. Als Ende 1818 der von Frankreich unterstützte Entwurf auf dem Kongress in Aachen zur Sprache kam, erklärte sich Rußland sofort dagegen. Es schlug vor, die Türkei zu verpflichten, ihre Vasallen in Ruhe zu halten. Lehne sie ab, so müßten die Raubstaaten gemeinsam vernichtet werden. Oesterreich erwartete auch von einer solchen Unternehmung nicht ausreichenden Erfolg. Es hielt eine ständige Bewachung des Mittelmeers für nöthig und wollte dazu den Malteserorden wiederhergestellt und ihm die Inseln Lissa und Elba eingeräumt sehen. Auch Castlereagh machte Einwendungen. An eine Verständigung war nicht zu denken. Die Angelegenheit wurde wieder der Londoner Konferenz überwiesen. Das einzige positive Resultat war eine gemeinsame Aufforderung an die Pforte, die Regenschäften im Zanme zu halten, welche in Konstantinopel großen Unwillen erregte, und eine unglückliche englisch-französische Flottendemonstration vor Algier, Tunis und Tripolis.

Bei Eröffnung der Schiffahrt im Jahre 1819 begann das alte Lied aufs neue. Die Versicherungsaustalten wollten preußische Schiffe, die nach dem Mittelmeer gingen, nicht mehr annehmen. Im Publikum herrschte ob dieser schmachvollen Zustände alleenthalben Entrüstung. Es wurden allerhand unmögliche Mittel ausgedacht, sich der Räuber zu erwehren. Pütter sandte Vorschläge zu einem Vertrage mit Marokko, dessen Kosten er ein für allemal auf 30 000 Piafter veranschlagte, und verlangte die nöthige Vollmacht zum Abschluß. England bot eudlich an, ein Abkommen mit Tripolis zu vermitteln. Aber man kam im Auswärtigen Ministerium wieder einmal zu gar keinem Entschlusse. Graf Bülow sandte vergebens die Berichte Püthers ein und drängte auf eine Entscheidung. Am 15. November 1820 verlangte er eine Berathung der Sache im Staatsministerium, da der Moment geeigneter als je sei, ein Abkommen zu schließen. Algiers Flotte sei von England verbrannt und der Dey in den Händen künstlicher Juden; das habe auch die anderen Raubstaaten gefügig gemacht.

Auch diese Anregung blieb fruchtlos. Der preußische Seehandel litt inzwischen immer mehr. Im Dezember klagte Graf Bülow, daß der Handel in bedenklichster Lage sei. Das englische Pfund stehe in Berlin 25% über Pari. Alle Kurse seien ungünstig. Eine Lösung der Piratenfrage sei unabweisbar.

Dieses Schreiben wurde Hardenberg nach Laybach, wo er am Kongresse theilnahm, gefandt. Gleichzeitig schlug das Auswärtige Ministerium dem Fürsten vor, noch einmal die Hülfse der anderen Mächte anzurufen.

Vom Abschluß eigener Verträge wollte nämlich Hoffmann jetzt ebensowenig wie von einem Kreuzergeschwader wissen. Er meinte, daß solche Maßregeln die Eifersucht der Staaten, welche Preußen vom afrikanischen Handel gänzlich auszuschließen wünschten, nur steigern würden. Ueberdies habe Preußen gegenwärtig kein Interesse, gewagte Handelsunternehmungen zu begünstigen. Es fehle im Lande überall an Geld. Die preussischen Diplomaten zogen indessen vor, auf dem Kongreß die Frage nicht zu berühren.

Als später in Folge der Bütterschen Berichte die Vertragsfrage wieder angeregt wurde, sprach sich der Geheime Legationsrath Raumer sehr energisch dagegen aus: „Preußen, das soeben in seinem hohen Beruf mit Oesterreich und Rußland Ruhe, Frieden, Ordnung, Gerechtigkeit in Europa hergestellt hat, kann es seiner Würde nicht vergeben, mit einem afrikanischen Staat (dessen Eigenschaft als Staat selbst noch problematisch ist, da ein auf Raub gegründetes System des Namens Staat nicht würdig ist), einen Tribut zu zahlen.“ „Wägen lieber viele Aether zu anderen Geschäften greifen und viele Schiffe unbrauchbar in den Häfen liegen.“ Schon die jetzige Orientkrise lege es nahe, die Sache ruhen zu lassen. Vielleicht eröffne Nordamerika unseren Schiffen einen besseren Schauplatz als das mittelländische Meer.

Im Juni 1821 endlich ordnete Hardenberg eine baldige Konferenz zwischen dem Anwärtingen und dem Handelsministerium über die Barbarenskrise an. Der Geheime Legationsrath von Bülow entwarf zu diesem Zwecke eine sehr ausführliche und gründliche Denkschrift über die ganze Angelegenheit. Er faßte am Schlusse derselben 15 Mittel, sich der Seeräuber zu erwehren, ins Auge, fand aber keines völlig ausreichend. Von den Seemächten sei Hülfe nicht zu erwarten, an eine erfolgreichere Intervention der Türkei auch kaum zu denken, die Ansendung einiger preussischer Kreuzer nutzlos, da die Kaper selten auf offenem Meere, sondern meist an der Küste bei Windstillen angriffen. Die Kanffahrer selbst bewaffnen, sei zu theuer. Von deutschen Bunde sei ebensowenig auf Hülfe zu rechnen, wie von einem allgemein europäischen. — Eine Tributzahlung sei freilich gegen Preußens Würde; es bliebe aber nur der Abschluß von Verträgen mit den Regentchaften nach dem Muster anderer Länder übrig. Verhehlen könne man sich allerdings dabei nicht, daß auch Verträge volle Sicherheit nicht gewäherten, und daß Preußen gegenwärtig nicht reich genug zu gewagten Unternehmungen sei. Auch seien die Kosten der Sache, etwa $\frac{1}{2}$ Million für die ersten Zahlungen und jährlich etwa 178 000 Thlr., viel zu erheblich.

Die Konferenz kam erst am 31. März 1822 zu Stande und verlief resultatlos. Man war zwar in beiden Ministerien der Ansicht, daß unter den obwaltenden Umständen der Schutz der preussischen Schiffe am sichersten und billigsten durch Verträge zu erzielen sei. Ueber die Frage aber, ob das erforderliche Geldopfer dem zu erlangenden Vortheil angemessen und ob nicht andere Meere und Länder für die von den Seeräubern heimgesuchten dem preussischen Handel Ersatz bieten könnten, kam keine Verständigung zu Wege. Das Resultat wurde dem König mitgetheilt und unter der Angabe, daß noch weitläufige Vorarbeiten erforderlich seien, Vertagung der Sache beantragt.

Mittlerweile schloß Hamburg mit Rußland einen übrigens später nicht ratifizirten Vertrag, in welchem es Antheilnahme der Städte Frankfurt a. M. und Danzig vorbehalten hatte. Das Auswärtige Ministerium lehnte es ab, von dem Anerbieten Gebrauch zu machen und ließ nachher trotz wiederholter Anträge Graf Bülow's die Sache ruhig liegen. Erst der Tod Hardenbergs veranlaßte eine Wiederanregung. Der König verlangte nämlich Bericht über die allgemeine Staatelage und das Staatsministerium erwähnte dabei der Nothlage des preussischen Exporthandels¹⁾. Während England jährlich für 21 Millionen Thlr. Waaren allein nach Italien versende, sei die preussische Schiffahrt durch die Barbarecken vollständig vom Mittelmeer ausgeschlossen. Doch wurde auch damals keine ernstliche Maßregel ins Auge gefaßt.

Am 21. Januar 1824 verlangte König Friedrich Wilhelm angesichts der vielen zu ihm dringenden Klagen schleunigst wieder einmal Bericht, wie dem Uebel abzuhelfen sei. Graf Bülow brachte darauf wieder den Abschluß von Verträgen und den Ankauf einiger im mittelländischen Meere zu stationirenden Kriegsschiffe in Vorschlag. Aber im Auswärtigen Departement war man jetzt sowohl aus finanziellen wie aus politischen Gründen gegen derartige Maßnahmen. Der Wirkliche Geheime Legationsrath Kaumer formulirte diese Bedenken damals in folgender Weise:

„Diese hohe herrliche Macht, die nach schwierigen Zeiten, durch hohe in der Geschichte glänzende moralische Kraft, sich erhob, um sich selbst, um Deutschland, um Europa, um die civilisirte Welt zu befreien, vom moralischen Untergange zu retten, diese nehmliche Macht und — der hohe edle Monarch, welcher mit seinen Verbündeten die heilige Allianz schloß, und dadurch der Nachwelt eine Aussicht auf Segen zeigt, wie ihn die Welt igo zum ersten Male ahndete — diese Macht, dieser Monarch soll im Widerspruch mit diesem wahrhaft sittlichen und religiösen point d'honneur Frieden erkaufen, durch Tribut erkaufen von afrikanischen Räubern? — Und wozu? Damit im günstigsten und doch unwahrscheinlichen Falle Handel und Schiffahrt einen immer precären Schwung bekommen, und während ein Kaufmann wie durch Lottogewinn reich wird, zehn ehrliche Cultivateurs schmerzlich das Kapital vermissen, was auf dem Mittelmeer schwimmt, immer in Gefahr vom Räuberhauptmann als ein augmentum des Tributs betrachtet zu werden.

Es giebt Ansichten, die höher sind als die der Ziffern und des Gewinnes, und dazu gehöret diese sittlich, religiöse Ansicht. Aber eine politische Ansicht verstärkt sie annoch, wenn sie einer Verstärkung bedürfte. . . Die großen rettenden Mächte ziengen bisher Hand in Hand und so schredten sie den Genius des Bösen in die Hölle zurück. — Igo soll, in dieser afrikanischen Sache, mit einem Mal Preußen sich absondern und seinen eigenen Gang gehen. Ein gefährliches Beispiel! Besser auch hier, wenn auch bisher gemeinschaftliche Maßregeln in diesem Fache schwer zu erzielen waren — besser immer fortwährend harren auf einen günstigeren Zeitpunkt zu gemeinschaftlichen Maßregeln in diesem Fache, als durch ein-

¹⁾ Am 20. November 1822.

seitiges Abspringen von demselben, ein Signal geben zu ähnlichen Absonderungen in andern bisher gemeinschaftlichen Angelegenheiten.“

Man theilte Graf Bülow mit, daß man eine nochmalige Berathung des Gegenstandes im Staatsministerium für nuentbehrlich halte. Gleichzeitig erachtete es Bernstorff für nöthig, in London von der Absicht, mit den Barbarosken Verträge zu schließen, Mittheilung zu machen, damit dort keine Mißdeutung entstehe. Werther sollte auch unter der Hand feststellen, ob England, welches gerade wieder einmal einen Streit mit Algier hatte, geneigt sein werde, den Dey zur Respektirung der preussischen Schiffe zu veranlassen. Baron Werther hielt das aber nicht eben für wahrscheinlich und sprach sich unumwunden dahin aus, daß nach seiner Auffassung jeder Staat in der Barbaroskenfache thun könne, was er wolle.

Das machte dem Auswärtigen Ministerium etwas Muth. Man kam jetzt auch zu der Ueberzeugung, daß solche erkaufte Verträge die Würde des Staates nicht verletzten. Es handelte sich einzig und allein um Sicherstellung der allgemeinen Interessen und dazu böten eben solche Abkommen das einzige Mittel. In diesem Sinne kam denn endlich auch am 26. Oktober 1824 ein Bericht der Minister an den König zu Stunde. Es erfolgte darauf am 16. Januar 1825 eine Kabinettsordre, in welcher Friedrich Wilhelm entschied: „Daß, wiewohl die Ausführung dieser Maasregel mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden zu sein scheint, die Regierung sich dennoch nicht entziehen darf, jedes sich anbietende Mittel, durch welches für die Gewerbsamkeit der Unterthanen neue Quellen eröffnet werden können, zu berücksichtigen, um der gegenwärtigen, bedenklichen Stagnation des Handels und der Schifffahrt, so viel sie vermag, entgegenzuwirken.“ Die Minister sollten daher die Art der Ausführung und Beschaffung der Geldmittel weiter berathen, wozu es keiner besonderen Kommission bedürfe. Sie möchten aber General-Major v. Wibleben und den Präsidenten Kother zuziehen und die zu erwartenden Vortheile mit den finanziellen Opfern vergleichen und erwägen, wie weit erstere derart seien, daß daraus die Mittel unmittelbar entnommen werden könnten.

Die Denkschriften Graf Bülows und des Auswärtigen Ministeriums wurden den genannten Staatsmännern und auch Niebuhr, dem einflußreichen Berather des Königs und Geschichtsschreiber, mitgetheilt. Aber sie fanden da wenig Beifall. Kother meinte, abgesehen von den hohen Kosten würden die Verträge ihren Zweck nicht erfüllen. England und Schweden würden aus Eiferjucht dagegen wirken und die Vortheile für den Handel würden sich als nicht bedeutend herausstellen. Viel nützlicher wäre es, wenn die preussische Schifffahrt sich mehr nach den ehemaligen spanischen Kolonien in Südamerika weende. Dort sei bedeutend mehr zu erwarten. — Niebuhr seinerseits gab zu, daß Verträge das einzige Mittel seien, vor den Raubstaaten Ruhe zu bekommen; aber er fürchtete einerseits, daß die Kosten derselben gelegentlich Preussens Kräfte übersteigen könnten und glaubte andererseits nicht, daß preussische Schiffe im Mittelmeer noch viel Beschäftigung finden würden. Die dänische Schifffahrt z. B. nehme trotz der Verträge immerfort ab. „Meine numajgebliche Meinung geht also dahin, und ich spreche sie ohne einigen Zweifel aus: daß das Erkaufen der Schifffahrt in den von den Barbarosken durchstreiften Gewässern Opfer

erfordert und verursacht, welche weder Maasß noch Ziel kennen; wodurch auch für Individuen ein ungleich geringerer Gewinn, als man sich vorstellt, erworben würde, von welchem Gewinne den Finanzen gar wenig wieder zufließen könnte, also daß jene große und unbestimmte Last fast gänzlich von denen getragen werden müßte, die nicht das mindeste Interesse an den erlangten Vortheilen hätten.“

Bei solchem Zwiespalt der Ansichten hielt Graf Bülow eine erneute mündliche Berathung für nothwendig, die denn auch am 5. Mai 1825 stattfand. Wigleben, Rother, Geheimrath von Bülow nahmen außer Graf Bülow daran theil. Es stellte sich dabei als allseitige Ansicht heraus, daß der preussische Handel nach den Mittelmeerländern wohl fürs erste die bisherigen Landwege über Triest, Genua, Brody und Konstantinopel dem direkten vorziehen werde. Dagegen werde der Frieden mit den Barbaren des Rheberei wesentlich zu gute kommen. Es sei daher kein unentbehrliches, aber ein sehr kräftiges Mittel zur Erweiterung und Belebung von Schifffahrt und Handel. Man beschloß, wenigstens einen Versuch zu machen und den Kaufmann Pütter, der erst im Februar endlich vom Mittelmeer zurückberufen worden war, in Stand zu setzen, für den Abschluß der Verträge eine einmalige Summe von 200 000 Thlr. anzuwenden, falls die jährlichen Kosten 100 000 Thlr. nicht überstiegen. Die nöthigen Geldmittel wollte man zunächst dem Ertrage der Flaggenelder entziehen und später durch eine Abgabe von den Schiffen decken. Hinsichtlich Amerikas, dessen Vortheile für den Handel man ebenfalls erwog, war alle Welt der Ansicht, daß der Gütertausch mit dem Norden nie bedeutend werden könne, da derselbe ähnliche Produkte wie Preussen erzeuge und überdies die englischen Schifffahrtsgesetze, die hohen Zölle und die mangelnde Kenntniß fremder Meere der Fahrt dahin entgegenständen. Südamerika dagegen verspreche zwar dem preussischen Export große Vortheile, weniger aber der preussischen Schifffahrt.

Zu diesem Sinne wurde ein neuer Bericht an Seine Majestät aufgesetzt. Jetzt aber fand der König die Kosten zu hoch und befahl am 1. Juni 1825, die Angelegenheit nochmals im Staatsministerium zu erwägen. Mittlerweile starb Graf Bülow, welcher eigentlich allein für die Sache regeres Interesse gehabt und den Widerstand seiner Kollegen überwinden hatte. Mit ihm verlor auch Pütter seinen einzigen Gönner. Keiner der anderen Minister hätte ihn mit der Verhandlung betraut; sie hielten ihn für einen Schwindler¹⁾.

¹⁾ Pütter war durch den Banquier Beauclere bei Graf Bülow eingeführt worden, nachdem er sich in Odessa, Konstantinopel, Smyrna lange aufgehalten hatte. Geboren war er als Sohn eines Bürgermeisters in Rügen oder Neu-Vorpommern. 1816 sandte ihn Bülow in die Handelsstädte mit 4 Thlr. pro Tag und Extrapost, um den Handelsstand über die bevorstehende Tarifreform zu belehren. Er fand dort aber wenig Beifall. Er wollte darauf Konsul in Smyrna werden. Das gelang ihm aber nicht. Bei seiner Rückkehr nach dem Mittelmeer lebte er auf großem Fuße. Erst ging er zu Lande nach Odessa und verlangte von dort immer mehr Geld, trotzdem er schon 12 000 Thlr. verthan hatte. Um seiner Verschwendung vorzubeugen und, da die ganze Vertragsache unentschieden war, erhielt er Befehl, nach Marseille zu gehen, wo er monatlich 800 Frs. erhielt. Da 1824 die Fonds des Ministeriums beschnitten wurden, kündigte ihm Graf Bülow. In Marseille genoß er angeblich keinen guten Ruf.

In der Sitzung des Staatsministeriums, welche erst am 28. September 1825 stattfand, herrschte die Ansicht vor, daß die Kosten der Verträge ihren Nutzen weit überstiegen. Präsident Rother übernahm es schließlich, die bedeutenderen Kaufleute und Rheder unter der Hand über die Sache zu befragen und ihnen vorzuschlagen, zu den Kosten beizusteuern. Er wandte sich zu diesem Zwecke an die Kaufmannschaften in Stettin, Danzig, Königsberg und außerdem an den Direktor der Rheinisch-westindischen Kompagnie zu Elberfeld, Becher, den Geheimen Oberfinanzrath Lebens in Danzig und die Kommerzienräthe Eichborn, Schiller und Delsner zu Breslau.

Die Stettiner und Danziger traten ohne weiteres für Abschluß der Verträge ein und erklärten sich zu einer besonderen Abgabe bereit. In Königsberg dagegen glaubte man, daß der zu erwartende Nutzen nie die Kosten aufwiegen werde. Auch Direktor Becher war dieser Ansicht und betonte, daß die Schifffahrt nach Südamerika weit nutzbringender als die nach dem Mittelmeer sei. Lebens hielt dafür, daß die preussische Schifffahrt dahin nie mit der dänischen und holländischen konkurriren könne. Der Verkehr mit England ersetze vollständig den mit dem mittelländischen Meere. Die Abgabe würde Alle zu Gunsten weniger Leute treffen. Schiller und Eichborn theilten diese Meinung, ebenso der Regierungspräsident von Rohr in Stralsund. Dagegen traten Delsner, Oberpräsident Sack und das Stettiner Seehandlungskomptoir für den Abschluß von Verträgen ein.

Rother behauptete aber, Sack und die Stettiner seien nur durch Pätters persönlichen Einfluß, der aus persönlichem Interesse die ganze Sache übertreibe, für die Verhandlung eingenommen. In Wahrheit sei für den preussischen Handel im Mittelmeer und der Levante nicht viel zu hoffen, höchstens die Rhederei könnte sich etwas davon versprechen. Aber einmal sei sie jetzt genügend beschäftigt, dann würde der Nutzen nicht die Kosten aufwiegen, und endlich sei auf die Vertragstreue der Barbaresken kein Verlaß. Er stimmte daher gegen jede Verhandlung. Doch hielt er es für billig, Pätter für seine jahrelangen Dienste in irgend einer Weise zu entschädigen.

So lästig die Sache den Ministern war und so gern sie dieselbe ein für allemal begraben hätten, sie kam immer wieder von selbst an die Tagesordnung. Im Sommer 1826 bedrohten marokkanische Kreuzer aufs neue deutsche Schiffe in Portugal. Alle Welt war entrüstet über die Fortdauer eines so empörenden Zustandes.

Die deutschen Nordseeländer, welche einst vergeblich die Hülfe des deutschen Bundes dagegen angerufen hatten, zogen nun die Idee eines gemeinsamen Vorgehens mit Preußen allein in nähere Erwägung. Tönnies, der Mitdirektor der Hamburgischen Versicherungsgesellschaft, veröffentlichte eine „merkantilisch-geschichtliche Darstellung der Barbareskenstaaten und ihrer Verhältnisse zu den Europäischen und Vereinigten Nord-Amerikanischen Staaten“. Er schlug darin Bildung eines antipiratischen Bundes der deutschen, Seefahrt treibenden Länder unter einer gemeinsamen Flagge vor. Der Bund sollte mit den Barbaresken Verträge schließen und die Kosten durch Abgaben von den Schiffen aufbringen. Weder Schuckmann noch das Auswärtige Amt hielten aber einen solchen Bund für rätlich. Die Verträge würden dadurch nur noch unwirksamer und theurer.

Auch erachtete ersterer den Anschluß an die kleinen Nordseestaaten für gefährlich, da dann Preußen bei jedem Zwist in Mitleidenschaft gezogen werde. Tönnies trage der Eifersucht Englands und Frankreichs nicht genug Rechnung.

Auf wiederholte Anfragen des Königs hin fand am 29. November 1826 wieder einmal eine Berathung der ganzen Angelegenheit im Staatsministerium in Anwesenheit des Kronprinzen statt. Geheimrath Ferber, der im Auftrage Schudmanns sprach, erklärte sich dabei gegen jeden Vertrag. Die Rhederei habe zur Zeit genügende Beschäftigung und das Mittelmeer werde jetzt ebenso sehr durch die Griechen wie durch die Barbaren beunruhigt. Der Auswärtige Minister setzte dagegen durch, daß beschloffen wurde, durch den Gesandten in Lissabon einen Vertrag mit Marokko schließen zu lassen. Die Kosten sollt. n 4000 Thlr. nicht übersteigen.

Unterm 24. Februar 1827 genehmigte endlich der König diesen Beschluß, und im Mai wurde der Gesandte von Koyer in Lissabon angewiesen, durch Vermittelung der portugiesischen Regierung die Verhandlung mit Marokko einzuleiten. Darüber vergingen aber Monate um Monate. Mittlerweile fanden alle Augenblicke neue Kapereien preussischer Schiffe statt, und die Seestädte baten wieder um Hülfe. Auch der Handel nach Südamerika wurde durch die Seeräuber in Frage gestellt. Das bewog Anfang 1828 Schudmann, jetzt seinerseits auf beschleunigten Abschluß von Verträgen zu drängen. Der unglückliche Pütter hat inzwischen umsonst unter Berufung auf seine jahrelange Beschäftigung und Bülow's Versprechungen um Beschäftigung und Unterstützung. Obwohl man seine Begabung und seine Geschicklichkeit anerkannte, hatte man kein Plätzchen für ihn.

Aus Lissabon kam erst Mitte Februar 1828 eine Antwort. Sie war aber sehr entmuthigend. Koyer meldete, daß von der portugiesischen Regierung Nichts zu erlangen sei und an direkter Verbindung mit Marokko fehle es ihm. In jedem Falle sei die in Aussicht genommene Summe zu klein. Er empfiehlt schließlich, einen Lissaboner Juden Aron Cardozo, der zu Marokko in genauen Beziehungen stand, mit dem Abschluß eines Vertrags zu betrauen. Brassier de St. Simon rieth ebenfalls, darauf einzugehen, und so trat man wirklich mit Cardozo in Beziehungen. Er verlangte als Belohnung das Generalkonsulat in Gibraltar und man war bereit, ihm diese Würde zu verleihen. Aber England verweigerte das Ergeqnatur. Man zog daher eine andere Entschädigung ins Auge.

Während Alles in der Schwebe war, gingen die Kapereien ruhig weiter. Die Hansestädte beschloffen, sich an England zu wenden und dies gegen eine Entschädigung zum Schutze ihrer Schiffe zu bewegen. Von Berlin aus that man wieder einmal Schritte bei der Pforte, um von Tripolis eine Entschädigung für ein weggenommenes Schiff zu erlangen. Natürlich ohne Erfolg. Auch an Oesterreich, welches 1828 ein Geschwader gegen Marokko geschickt hatte, wandte sich das Auswärtige Ministerium, und zwar als Frankreich seinen Feldzug gegen Algier ins Werk zu setzen begann. Bernstorff wollte, daß alle Großmächte sich über diese Angelegenheit verständigten und so die Rader'schen Beschlüsse wieder aufnahmen. Man solle die drei Regenthschaften für unselbständig erklären, ihnen das Vertrags-

recht absprechen und England, Frankreich, Oesterreich mit der Durchführung dieser Beschlüsse betrauen.

Metternich ging darauf nicht weiter ein. Dagegen erbot er sich, einen Frieden zwischen Preußen und Marokko zu vermitteln. Bernstorff war geneigt, das anzunehmen, und befragte die inneren Minister. Nun hatte sich Moys vor Kurzem noch gegen jeden solchen Vertrag erklärt, da es Preußen an Mitteln zur Durchführung desselben fehle, und ein Abkommen mit Marokko allein nichts nütze. Er hatte vorgeschlagen, daß der Staat lieber die Versicherungsprämie für die nach dem Mittelmeer fahrenden Schiffe übernehme. Das Bedenken wegen der anderen Barbarenstaaten war aber inzwischen weggefallen. Denn nach der Niederwerfung Algiers hatte Frankreich auch Tunis und Tripolis gezwungen, auf die Seeräuberei zu verzichten. Andererseits hatte die freie Fahrt nach dem Mittelmeer für den deutschen Handel ein erneutes Interesse gewonnen, da der Frieden von Adrianopel am 14. September 1829 auch das Schwarze Meer der Schifffahrt geöffnet hatte.

Jetzt jedoch war Maassen gegen einen Vertrag mit Marokko. Es besäße nur 24 Raubschiffe, während Algier 223, Tunis 36 und Tripolis 6 gehörten. Man werde jetzt sicherlich keine Räubereien sowieso nicht länger dulden. Die Asskuranzgesellschaften nähmen die Versicherung von preussischen Schiffen bereits ohne Rücksicht auf die von Marokko drohende Gefahr an. Er wiederholte Moys's Vorschlag, den preussischen Schiffen die Versicherungsprämie von Staatswegen zu ersetzen. Schuckmann war damit nicht einverstanden. Er meinte, sobald erst Marokko wieder ein Schiff kapere, würde den Versicherungsgeellschaften sofort der Ruth sinken und es würde auch kein Matrose sich aufs neue der Gefahr, gefangen genommen zu werden, aussetzen wollen. Da in der That Marokko 1831 neue Kreuzer ausrüstete, trat er für den Vertrag ein, und Maassen fügte sich.

Im Juli 1832 erhielt der Gesandte von Liebermann in Madrid Vollmacht, mit Marokko zu verhandeln. Er sollte den bei der Gesandtschaft beschäftigten Kaufmann Jentsch mit der Verhandlung betrauen und auch den Cardozo nicht umgehen, um ihn nicht zu erbittern. Auf Rath des Konsuls Jordanbeck, der damals in den Mittelmeerländern weilte, um die Handelsbeziehungen Preußens mit ihnen zu erweitern, wurde aber Jentsch aufgetragen, nicht etwa einen Tributvertrag mit Marokko zu schließen, sondern nur freundschaftliche Beziehungen nach dem Muster Oesterreichs anzuknüpfen. Am 1. September 1833 meldete Liebermann, daß er den Auftrag bisher nicht habe ausführen können, da mittlerweile neue Schwierigkeiten zwischen Oesterreich und Marokko entstanden seien und die gesamte politische Lage es nicht erlaube. Auch sei ein Abschluß auf der gewünschten Basis undenkbar. Oesterreich habe Geld aufgewendet und seine Flotte ins Feld geführt, ohne solche Mittel aber sei Nichts zu erhoffen. Der alte Cardozo sei übrigens krank und lebe in London, 1828 habe man ihm anscheinend nicht einmal die Auslagen für seine Vermittlung in Tanger ersetzt. Es existire aber jetzt in Gibraltar ein marokkanischer Generalkonsul Judah Benoliel, der auch die Verhandlung mit Oesterreich geführt habe. Wit ihm müßte Jentsch verhandeln. Die an Geschenken aufzuwendenden Kosten würden aber wenigstens 18 300 Piafter betragen.

Ehe man in Berlin zu einem Entschlusse über diese Mittheilungen kam, starb Ferdinand VII. von Spanien, der Krieg brach dort aus und der preussische Gesandte wurde abberufen. Marokko gerieth mit Neapel in einen Konflikt, wobei es sich sehr ohnmächtig zeigte. Die preussischen Schiffer wagten sich auch ohne Vertrag immer häufiger ins Mittelmeer, im Herbst 1834 besuchte sogar ein Greifswalder Schiff unbelästigt den Hafen von Mogador. England hatte eben seine frühere Politik in Bezug aufs Mittelmeer seit Algiers Sturz aufgeben müssen.

Preussischerseits war trotz aller Berathungen und Pläne in dieser Angelegenheit nie ein positiver Schritt geschehen. Um die Rhederei zu ermutigen, den Verkehr mit dem Mittelmeer zu pflegen, wurde nur 1833 auf fünf Jahre die Bestimmung getroffen, daß die auf Seereisen nach dem Mittelmeer zugebrachte Zeit dem Militärdienst gleichgerechnet werden sollte.

Es sei hier gleich bemerkt, daß 1841 Marokko nochmals zwei Kreuzer ausrüstete und daß dieses Ereigniß großes Aufsehen in Deutschland machte. Die Hansestädte verlangten damals aufs neue ein gemeinsames Vorgehen der deutschen Seestaaten, wovon man aber in Berlin nichts wissen wollte. Auf Wunsch des Ministers von Alvensleben erhielt nur unterm 28. Januar 1842 Bunsen den Auftrag, Englands Eingreifen zu erbitten. Dies länderwesen sei eine Schmach für Europa, es müsse England etwas Leichtes sein, ihm ein Ende zu machen. Es wäre das ebenso wichtig, wie die Bekämpfung der Negerlaverei, bei der Preußen stets auf Englands Seite gestanden habe. Lord Aberdeen antwortete indessen sehr ausweichend und Bunsen meldete, daß seiner Ansicht nach kaum auf Erfolg zu rechnen sei. Die Sache gehe ja England gar nichts an. Schreite es gegen Marokko ein, so würde alle Welt darin nur den Versuch einer Eroberung sehen und großes Geschrei erheben. — Eine ernste Belästigung der preussischen Mittelmeerfahrer trat übrigens nicht mehr ein.

Drittes Buch.

1. Kapitel.

Mit dem Anschluß des süddeutschen Vereins an den norddeutschen war die weitere Absonderung einzelner süd- und mitteldeutscher Staaten undurchführbar geworden. Die badische Regierung sah das klar ein, aber der Haß des dortigen Liberalismus gegen Preußen und der Zwist der süddeutschen Staaten unter einander verzögerte den Abschluß bis zum 12. Mai 1835. Badens Beispiel folgte nothgedrungen auch Nassau am 10. Dezember 1835 und endlich am 2. Januar 1836 Frankfurt, als es ein sah, daß es seine perfide Politik nicht weiter verfolgen könne¹⁾. Der Zollverein war so zu einem abgerundeten Ganzen von 8253 Quadratmeilen mit mehr als 25 Millionen Einwohner herangewachsen. Dabei betrug die zu bewachende Grenze jetzt nur noch 1064 Meilen, d. h. 9 weniger als die preußische im Jahre 1819.

Trotz der Befriedigung aber, die in den weitesten Kreisen über die Beseitigung des früheren heillosen Zustandes im Innern Deutschlands herrschte, verliefen die ersten Jahre des Vereins keineswegs ganz glatt. Finanzielle Meinungsverschiedenheiten führten zu langwierigen Streiten und Reibungen. Die preußischen Staatsmänner waren überdies mit den finanziellen Ergebnissen nichts weniger als zufrieden. Auch das gleiche Stimmrecht aller Vereinsglieder und die Nothwendigkeit, jeden Entschluß mit Einstimmigkeit zu fassen, führte schon anfangs zu Schwierigkeiten.

Als daher der Ablauf der Vereinsverträge mit dem 1. Januar 1842 näher rückte, hielt es das preußische Finanzministerium für angezeigt, Aenderungen in der Verfassung des Vereins zu fordern, obwohl es anerkannte, daß derselbe sowohl in handelspolitischer als politischer Hinsicht sich als vortheilhaft bewährt, zur Erhöhung des allgemeinen Wohlstandes, der inneren Ruhe beigetragen und die Industrie wesentlich gefördert habe. Es kam darüber zu ziemlich gereizten Erörterungen. In der süddeutschen Presse wurden sehr gehässige Verdächtigungen gegen Preußen laut. Besonders Auffsehen machte ein Aufsatz im Mannheimer Journal vom 9. Januar 1840 gegen Preußen, der, wie sich herausstellte, von dem Darmstädter Gemeinderath Ernst Emil Hoffmann abgefaßt war. Bezeichnend

¹⁾ Treitschke IV. S. 393 ff. Weber S. 119 ff.

für die Stimmung der Gegner Preußens war eine Karrikatur, welche den Zollverein als Kuh darstellte, welche von Preußen gemolken wurde, während die Süddeutschen sie an Hörnern und Schwanz festhielten. Schließlich siegten in Berlin die höheren politischen Gesichtspunkte über die Bedenken der Finanzmänner. In erster Reihe hat Geheimrath Eichhorn für Erhaltung des Vereins gewirkt. Nach harten Kämpfen kam am 8. Mai 1841 eine Erneuerung der Verträge auf 12 Jahre zu Stande.

Nur das nordwestliche Viertel Deutschlands, die Nordseeländer und Mecklenburg, verharren unter Hannovers Führung in ihrer Sonderstellung. Dem 1834 zwischen Hannover und Braunschweig geschlossenen Steuerverein waren bald noch Oldenburg und Schaumburg-Lippe beigetreten. Von den beiden erstgenannten Staaten wie von Lippe aus fand von Anfang an lebhafter Schmuggel nach Preußen statt. Auf Wunsch Eichhorns stellte Maassen darüber eine genaue Untersuchung an. Es ergab sich, daß der Hauptgrund dieser Erscheinung mangelhafte Einrichtungen der Steuervereinstaaten waren. Staatsrath wie Ministerium erachteten ernstliche Maßregeln dagegen für angezeigt.

Freiherr von Canitz, der Gesandte in Kassel, erhielt unter dem 11. November 1834 das gesammte Material zugestellt mit dem Auftrage, die drei Höfe zu bereisen und den Abschluß eines Zollkartells durchzusetzen. Nach verschiedenen Verzögerungen von hannoverscher Seite fanden im Frühjahr und Herbst 1836 Besprechungen in Hannover statt, welche endlich im Oktober des Jahres zur Anstellung eines Entwurfs führten. Es dauerte alsdann wieder ein Jahr, ehe der Wortlaut des Vertrags festgesetzt wurde und der Entschluß zur Ueberlassung der hannoverschen und braunschweigischen Enklaven an den Zollverein gefaßt war.

Unterm 30. November 1837 wurde das Ergebniß dem König vorgelesen. Geheimrath Michaelis bemerkte in dem Bericht, daß der Zweck der Verhandlung Beförderung der gegenseitigen Verkehrsverhältnisse gewesen. Es sei Preußen um so rathamer erschienen, dazu die Hand zu bieten, „als es den diesseitigen Verwaltungs-Interessen nicht entsprechen würde, den Anschluß Hannovers und Oldenburgs an den großen Zollverein in ähnlicher Weise hervorzurufen, oder zu befördern, wie dies bei dem Anschlusse anderer deutscher Staaten geschehen konnte, und es daher angemessen ist, durch jede irgend zulässige Mitwirkung zu einer recht freundlichen Gestaltung der gegenseitigen Verkehrs-Verhältnisse dazu beizutragen, daß die beiden Vereine noch lange mit Zufriedenheit neben einander bestehen können, bis es möglich sein wird, die für jetzt einer Aufnahme jener Staaten in den großen Zollverein entgegenstehenden Schwierigkeiten zu beseitigen.“ Die preussischen Staatsmänner waren also damals noch weit entfernt den Beitritt der Nordseestaaten zum Verein zu wünschen.

Am 20. Dezember 1840 kündigte Hannover das Zollkartell, um in einigen, Punkten Aenderungen zu erlangen. — Inzwischen aber hatte sich unter dem Einfluß der glücklichen Resultate des einst von so vielen Seiten bekämpften Zollvereins in der öffentlichen Meinung eine Strömung herausgebildet, welche lauter und lauter Anschluß der Nordseestaaten und der Hansestädte an den großen Verein forderte. Besonders lebhaft traten dafür, wie einst schon Rebenius, der Hamburger Schriftsteller Klefeker,

sowie Heinrich Pütter¹⁾, H. F. Osiander²⁾ und Professor C. F. Wurm³⁾ ein. Auch einige anonyme Broschüren verfolgten dieses Ziel. List und seine Anhänger verkochten die Idee aufs lebhafteste in der Augsburger Allgemeinen und schiedten rücksichtslos den Mangel an Gemeinsinn und die Gleichgültigkeit gegen allgemeine deutsche Interessen bei den Hanse an. Einzelne Männer gingen noch weiter und forderten sogar Anschluß auch Hollands und Dänemarks an den Zollverein.

Aber in den regierenden Kreisen fanden diese Vorschläge wenig Widerhall. In Preußen hegte man schon aus finanziellen Rücksichten Bedenken gegen Einbeziehung der Nordseestaaten, man hatte kein Vertrauen zur hannoverschen Zollverwaltung. In Hannover war man aus Stolz und Furcht vor Preußens Uebergewicht durchaus abgeneigt, und die Hanse dachten, wie die Schriften ihres literarischen Anwalts Dr. F. W. Asher und eine offizielle Erwiderung auf die Wurmsche Broschüre⁴⁾ bewiesen, nicht an Aufgabe der Sonderstellung.

Da trat unvermuthet ein Ereigniß ein, welches die ganze Lage veränderte und die Hoffnungen der deutschen Patrioten neu belebte.

Um den Stenerverein fortzusetzen, war Anfang 1841 ein neuer Vertrag zwischen den beteiligten Nordseestaaten fertiggestellt worden. In einem besondern Protokoll verabredeten dabei der hannoversche Kommissar Generalstenerdirektor Dommés und der braunschweigische Finanzdirektor v. Amsberg, den Chausseebau von Uelzen nach Salzwedel zu sistiren und auch Preußen zu bewegen, von dieser Anlage abzusehen, um den Verkehr auf der Straße Magdeburg-Lüneburg zu erhalten. Falls Preußen den Chausseebau von Magdeburg nach Salzwedel doch fortsetze, so wollte man beim Grenzamt in Bergen den Transit erschweren, und überdies versprach Hannover, dann das Kartell nicht zu erneuern.

Nicht mit Unrecht nannte Canitz diese Vereinbarung ein „Meisterstück föderativer Handelspolitik“. Das Schönste daran war, daß Hannover selbst seiner Zeit den Ban jener Straße beantragt, wiederholt seine Beschleunigung verlangt und auch die Verlängerung des Kartells angeboten hatte! — Diese verschiedenen Umstände bewogen wohl den König von Hannover, das Protokoll für unannehmbar zu erklären.

Diese Anspornung ihrer vermeintlichen Interessen zusammen mit dem Tone der hannoverschen Note erbitterten nun die Braunschweiger so, daß sie plötzlich die bereits erfolgte Ratifikation der Verlängerung des Stenervereins für einen „Akt ohne Bedeutung“ erklärten und alle Verhandlungen abbrachen. Vergebens sandte der König von Hannover in aller Eile die Minister Schele und Beaulien mit einem eigenhändigen Schreiben an den Herzog. Der letztere erklärte dürr, er werde jetzt dem Zollverein beitreten.

In der That sandte er noch im März Amsberg zu diesem Zwecke nach Berlin. Man sprach demselben dort lebhaftes Bedauern über das Zerwürfniß und den Wunsch aus, daß es bald gehoben werde. Zum Ein-

¹⁾ Ueber den auswärtigen Handel Deutschlands. Köln 1837.

²⁾ Betrachtungen über den preussischen Zolltarif. Stuttgart 1837.

³⁾ Die Handelspolitik der Hansestädte. Hamburg 1839.

⁴⁾ Darstellung der Lage des Hamburgischen Handels. Hamburg 1839.

gehen auf die Anträge des Herzogs zeigte man jedoch wenig Neigung. Aber Amberg lehnte entschieden ein weiteres Zusammengehen mit dem Steuerverein, welcher dem Lande keinen Nutzen gebracht habe, ab. Er erklärte sich zu jedem Entgegenkommen für die Aufnahme in den Zollverein bereit. Ein persönlicher Besuch des Königs von Hannover beim Herzog vermochte an dem Entschluß desselben Nichts zu ändern.

Hannover hatte wohl gehofft, daß Preußen die Aufnahme Braunschweigs in den Zollverein schon mit Rücksicht auf die geographischen Verhältnisse ablehnen werde. Wäre man indessen dazu in Berlin auch geneigt gewesen, so mußte man bei dem festen Willen Braunschweigs, dem Steuerverein nicht länger anzugehören, nachgeben. Man konnte das Ländchen unmöglich zu einem isolirten Schmuggeldepot werden lassen.

In Hannover entstand darob großer Zorn gegen Preußen. Schele wollte die Erneuerung des Kartells von dem Verhalten Preußens gegen Braunschweig abhängig machen. Man fühlte durch den Abfall desselben die bisherige selbständige Stellung schwer erschüttert. Der Gedanke, ebenfalls dem Zollverein beizutreten, wurde zwar in Erwägung gezogen, aber sofort wieder verworfen. Man fürchtete Ausfälle an Zoll- und Wegegeld, dann sprach man von dem zu hohen Tarif des Zollvereins für Wein, Zucker, Kaffee; der Schwierigkeit der Küstenbewachung; der Abneigung des Königs gegen den Gedanken, durch Braunschweig gezwungen zu sein, und dem hinderlichen Verhältniß zu England. Canitz sah das Hauptmotiv der Abneigung wesentlich im Mangel eines sachkundigen und muthigen Mannes!

Unterm 22. Mai 1841 schrieb Minister Schele nach Berlin, daß seine Regierung trotz der veränderten Sachlage zur Erneuerung des Kartells bereit sei, jedoch unter der Voraussetzung: „daß die Aufnahme Braunschweigs in den großen Zollverein nicht unter Modalitäten erfolgen werde, welche dem diesseitigen Steuerverbände den Verkehr und die Controle auf eine den heilsamen Zwecken jener Verträge entgegenlaufende Weise erschweren und somit die Motive der Erneuerung derselben schwächen, vielleicht sogar beseitigen könnten.“ Die hannoverschen Kommissare würden die nöthigen Auskünfte ertheilen.

Hannoverscherseits hatte man dabei besonders die Frage der Behandlung des weit in hannoversches Gebiet vorgeschobenen Westzipfels Braunschweigs, des Weserkreises, im Auge. Im Falle derselbe zum Zollverein gezogen wurde, waren erhebliche hannoversche Landestheile, die Fürstenthümer Göttingen und Grubenhagen, von dem übrigen Königreiche abgeschnitten. Das wollte der König um jeden Preis vermieden sehen. Zu Preußen bestand der aufrichtige Wunsch, Hannover nicht zu verlieren. Man war hier durchaus geneigt, den Weserkreis beim Steuerverein zu lassen und Hannover volle Kenntniß von dem Gange der Verhandlungen zu geben. Es wurde daher Scheles Antrag in den verbindlichsten Ausdrücken angenommen.

Anfang Juni 1841 trafen Amberg und Oberstlieutenant von Röder in Berlin ein, um die Zollanschlußverhandlung offiziell in Gang zu bringen. Dabei zeigte sich, daß sie auf der Miteinbeziehung des Weserkreises in den Verein durchaus bestanden. Alles Zureden der preussischen Beamten, welchen außer der Rücksicht auf Hannover die Schwierigkeit und Kost-

spieligkeit dieser Maßregel in zolltechnischer Hinsicht am Herzen lag, war vergebens. Ende Juni erhielt daher Canitz unter Mittheilung des Sachverhalts Auftrag, Hannover zu bewegen, seine in der Sache interessirten jüdischen Gebietstheile dem Zollverein anzuschließen.

Aber er stieß auf entschiedensten Widerspruch. Am 17. Juli antwortete Schele: Seine Regierung würdige vollauf die Bedeutung des Zollvereins, aber innere wie äußere Verhältnisse gestatteten ihr gegenwärtig nicht die Annahme gleicher Grundsätze. Vor der Hand halte sie Fortdauer des Steuervereins für nothwendig, was indessen eine Annäherung beider Zollsysteme nicht ausschließe. Zu einer Ueberweisung Göttingen und Grubenhagens an den Zollverein werde der König schwerlich je seine Zustimmung geben. Diese Gebiete seien weit größer als der braunschweigische Weserkreis, die Billigkeit fordere mithin, daß der Herzog in diesem Punkte nachgebe.

Canitz war der Ansicht, daß dieser Widerstand Hannovers hauptsächlich auf die Eigenschaft des Königs Ernst August als englischer Prinz zurückzuführen sei. Er beziehe als solcher eine jährliche Einnahme, baue auf Englands Hilfe in der Stader Zollsache und solle überhaupt erklärt haben, daß er als englischer Prinz dem Zollverein nicht beitreten könne.

Während der Sommermonate ruhten die Verhandlungen. Am 6. September fand eine Besprechung der preussischen und hannoverschen Kommissäre über die Angelegenheit statt. Die letzteren, der Generallieutenant von Berger und Hofrath Witte, kamen dabei wieder darauf zu sprechen, daß augenblicklich wichtige Gründe Hannover vom Beitritt zum Zollverein abhielten, daß es aber durchaus dazu geneigt sei. So lange jene Gründe beständen, verlangten sie Belassung des Weserkreises beim Steuerverein. Preussischerseits erklärte man, die Entscheidung darüber Braunschweig anheimstellen zu müssen. Amsberg wurde befragt, bestand indessen mehr wie je auf seinem Wunsche. Als weitestest Zugeständniß bewilligte er endlich Fortdauer des jetzigen Verhältnisses für den Weserkreis bis Ende 1842, falls Hannover sich bereit erkläre, während dieser Zeit seinen Beitritt zum Zollverein ernstlich vorzubereiten.

Am 9. September 1841 wurde den Hannoveranern das mitgetheilt und sie erklärten sich, nachdem Braunschweig schon in den Zollverein getreten war, Ende Oktober bereit, Verhandlungen wegen des Zollanschlusses anzubahnen. Sie verlangten dafür von vornherein Versprechen der Ermäßigung einer Anzahl Tarifsätze, Garantie der bisherigen Einnahmen und fügten hinzu, daß jede Verhandlung fruchtlos wäre, so lange gewisse von der Regierung selbst nicht zu beseitigende Hindernisse noch im Wege ständen. Mitte Dezember 1841 kamen ziemlich gleichzeitig die Verträge wegen Verlängerung des Zollartells und des hannoversch-oldenburgischen Steuervereins zu Stande.

2. Kapitel.

Unablässig hatte inzwischen Preußen seine Bemühungen, dem Absatz deutscher Waaren im Auslande leichtere Bedingungen zu schaffen, fortgesetzt. Die meisten Sorgen machten nach wie vor die Beziehungen zu Rußland.

Der Einladung Nesselrodes zufolge schritt man im Dezember 1834 zur Wahl eines nach Petersburg zu sendenden Beamten, der Schöler bei der Verhandlung über Erneuerung des Vertrags unterstützen sollte. Der damalige Leiter der auswärtigen Angelegenheiten, Ancillon, entschied sich für den Generalkonsul in Helsingör, von Jordanbeck. Zu seinem Gehülfen wurde auf Wunsch der inneren Minister der Referendar Eduard Delius von der Düsseldorfer Regierung ernannt. Beide erhielten Gelegenheit, sich in den Akten des Auswärtigen Departements über die Sachlage zu unterrichten, und wurden in den ersten Monaten des Jahres 1835 nach den Hauptorten der Ostprovinzen gesandt, um dort die Ansichten von Handel und Industrie kennen zu lernen.

Allenthalben hörten sie nur Klagen und lebhaften Wunsch nach Herabsetzung der russisch-polnischen Zölle, Erleichterung des Grenzverkehrs, sowie Freiebnung des Frachttransits. Man schlug vor, daß preussischerseits dafür ebenfalls Zollherabsetzungen, Aufhebung der Kontrolle über das transitirende Getreide, Aufhebung der Viehsperre und Beseitigung der Verpflichtung für die Polen, in Danzig nur dortige Bürger als Agenten zu benutzen, geboten würden. Nach eingehender Berathung in Berlin entwarf Jordanbeck selbst seine Instruktion für die Verhandlungen. Er sollte darnach, abgesehen von drei in den Ostprovinzen besonders betonten Wünschen, hauptsächlich dringen auf: Erweiterung der Beignnisse der polnischen Zollämter erster und zweiter Klasse und Vermehrung der letzteren; Beförderung und Erleichterung des Grenzverkehrs; endlich gesetzliche Fixirung der schon bestehenden Schifffahrtsreziprozität. Auf Zulassung bestimmter bemessener Mengen preussischer Waaren wollte man nicht mehr eingehen. Falls Zugeständnisse in Bezug auf den Grenzverkehr nicht zu erlangen seien, wurde einfache Nichternennung des bestehenden Vertrags ins Auge gefaßt.

Ueber diesen Arbeiten war das Frühjahr des Jahres 1835 ziemlich vorgeschritten und Schöler auf Urlaub gegangen. Jordanbeck hielt es aber für vergeblich im Sommer, wo alle Welt auf dem Lande, nach Petersburg zu reisen. Auf seinen Vorschlag verschob man seine Sendung bis zum Herbst. Man that es um so bereitwilliger, da man sich doch im Grunde von der ganzen Sache nicht viel versprach. Kannte man doch zu gut die Hartnäckigkeit, mit der Rußland an seinem System festhielt. Von Cancrin war um so weniger ein Nachgeben zu erwarten, als er in seiner Eigenschaft als Ausländer ängstlich darauf dachte, in keiner Weise russische Interessen zu verletzen, um nicht verdächtig zu werden. Nur ein direktes

Eingreifen des Zaren versprach Preußen eine Besserung der Verhältnisse. Ihn zu interessiren, ließ sich daher Ancillon in erster Reihe angelegen sein.

Er verfaßte eine Deutschschrift, in der es unter anderem hieß: L'union intime de la Prusse et de la Russie est non seulement un bienfait pour ces deux puissances, mais un bienfait pour l'Europe entière, un gage de sûreté et de paix. Cette union existe entre les deux Souverains attachés l'un à l'autre par une étroite amitié autant que par des liens de parenté, elle existe par conséquent aussi entre leurs cabinets . . . elle existe entre les deux nations et les deux armées. . . L'espèce de fusion que présentent dans ce moment le camp de Kalisch et les fêtes militaires dont il est le théâtre, sont un type et un signe brillant de cette union sincère et indissoluble. . .

Liés intimement sous tant de rapports divers il serait à souhaiter que les deux Etats le devinssent de plus en plus sous le rapport des intérêts matériels. . . L'expérience de tous les tems (!) a prouvé que ce sont les intérêts matériels qui agissent le plus sur les masses. . . Or, à cet égard il reste beaucoup de choses à faire dans les relations de la Prusse et de la Russie. Ce qui a existé jusqu'ici, s'est trouvé imparfait, défectueux, et, nous le disons avec douleur, des collisions fréquentes et des conflits quelquefois même sanglants, se sont élevés sur les frontières des deux Etats. . . Il est dans l'intérêt comme dans les vœux des deux gouvernements, que cette triste anomalie vienne à cesser. Un traité de commerce, assis sur l'avantage réciproque, approprié aux besoins des localités, portant sur des concessions utiles aux deux parties, revêtu de formes à la fois préventives et répressives, sages et douces, serait le seul moyen de mettre fin à des désordres, qui affligent l'ame de l'empereur, comme celle du roi.

Auf seinen Vorschlag überhandte der König das Memoire mit einem eigenhändigen Briefe im Winter 1835/36 an den Zaren. Inzwischen war Jordanbeck mit Verhandlungen in Dänemark über den Sundzoll beauftragt worden, wobei er als unentbehrlich galt. Der Referent für Rußland in der von Rother geleiteten Ministerialabtheilung für Handel u., Geheimer Oberregierungsrath Westphal¹⁾, wurde daher im März 1836 nach Petersburg gesandt. An Stelle des nach Frankfurt versetzten Generals Schöler²⁾ war die Oberleitung der Verhandlung dem neu ernannten Gesandten von Liebermann übertragen.

Vor Westphals Abreise fanden nochmals sehr eingehende Berathungen zwischen den Ministerien statt. Man entschloß sich dabei, den Hauptnachdruck auf Erlangung des freien Transits nach Perrien und China zu legen und dafür Begünstigung des polnischen Transits, sowie Beihülfe zur Unterdrückung des Schmuggels zu bieten. Die Durchführung des Wiener Vertrags wurde als unmöglich anerkannt, da Rußland einen großen Theil des Polen von 1772 zu russischen Provinzen gemacht habe und ebenso wenig wie Preußen in der Lage sei, diesen Landestheilen besondere Be-

¹⁾ Bei Martens (VIII. 243) fälschlich Westphalen genannt.

²⁾ Gestorben 28. Oktober 1840.

günstigungen zu gewähren. Ueber die absolute Werthlosigkeit des bestehenden Vertrags war nur eine Stimme.

Es war der erwähnte Beschluß wohl nicht unwesentlich durch die Stimmen beeinflusst, welche in der Literatur wie Tagespresse lebhaft auf die Bedeutung der asiatischen Länder für den Export hinwiesen. Der nächste Weg dahin war damals, wo an einen Suezkanal noch nicht zu denken war, der über das Schwarze Meer und den Kaukasus. Ein früherer französischer Konsul in Tiflis, Gamba, hatte auf den Reichthum und die Bedeutung jener Gebiete die allgemeine Aufmerksamkeit gelenkt, nachdem England und Frankreich schon seit 1820 ihre Waaren dahin gesandt hatten. Aus Preußen versuchten rheinische Industrielle 1828 nach Persien zu exportiren, und zwar zunächst auf dem Landwege über Brody-Odessa, da das Mittelmeer noch durch die Korfaren gesperrt war. Transkaukasien war zu jener Zeit noch nicht innerhalb der russischen Zollgrenze und es wurde nur eine niedrige Steuer daselbst erhoben.

Kaum aber hatte Frankreich den Barbaresten das Handwerk gelegt, und war das Schwarze Meer der europäischen Schifffahrt geöffnet worden, so sperre Rußland 1831 diesen Weg durch Einführung seines Tarifs in Transkaukasien. Eine Aenderung erschien um so wichtiger, da preussische Schiffe nunmehr auch jene Meere aufsuchten. 1835 war zum ersten Male ein solches in Odessa erschienen. Auch Nebenius trat in seiner Schrift: „Der deutsche Zollverein u.“ 1835 lebhaft für Ausdehnung des Handels mit Asien ein.

Jedenfalls war die Aussicht auf eine Konzession hierin größer als hinsichtlich des Zolltarifs. Erklärte doch der Zar dem Obersten von Rauch, als er ihm Weihnachten 1835 den Brief des Königs überreichte: Rußland sei in industrieller Beziehung 100 Jahre hinter Preußen zurück, es könne daher unmöglich Handelsfreiheit gewähren. Das jetzige System sei seiner Ueberzeugung nach das richtige, da im letzten Jahre die Einkünfte um beinahe 50 Millionen Rubel gestiegen seien. Erst in etwa 50 bis 60 Jahren werde Rußland der Konkurrenz Preußens einigermaßen gewachsen sein. Die Grenzbewachung sei ebenso sehr der polnischen Verhältnisse wie des Schmuggels wegen nothwendig. Scheuten doch die preussischen Grenzstädte wie Memel, die vom Schleichhandel lebten, selbst vor Gewalt nicht zurück. Die vom König bequadvigten Polen würden ohne strenge Aufsicht sofort wieder in sein Land kommen und dort heßen. Er kenne zu gut die Ansichten des Oberpräsidenten von Schön, um ihm zu trauen!

Dementsprechend lautete auch der Brief, welchen der Zar am 25. Januar 1836 an seinen Schwiegervater richtete, wenig ermutigend. Von irgend welchen Zugeständnissen war nicht die Rede. *Les vœux que Votre Majesté m'exprime pour l'heureux résultat de cette négociation, ne peuvent . . . être que vivement partagés par moi-même. — Une question spéciale qui s'y attache et sur laquelle Votre Majesté a voulu plus particulièrement appeler mon attention, mérite surtout notre commune sollicitude. Plus que personne je reconnais l'urgente nécessité de faire cesser une fois pour toutes les désordres qui n'ont que trop souvent troublé les relations limitrophes entre la Russie la Prusse. (!) . . . J'attends les propositions qu'il plaira à*

Votre Majesté de leur (aux ministres) faire parvenir par l'organe de ses Plénipotentiaires. Elles nous offriront, j'aime à le croire, le concours efficace du Gouvernement de Votre Majesté à la repression d'un commerce frauduleux, qui est la principale source des maux dont nous gémissons et je n'hésite point à le dire, un obstacle réel aux facilités que réclament les relations journalières des habitans limitrophes. . . Oberst von Rauch hielt es darnach von vornherein für das Beste, gar keinen Vertrag zu schließen.

Russischerseits waren der Wirkliche Staatsrath im auswärtigen Amte, Baron von Osten-Sacken, und der Beigeordnete des Staatssekretärs für Polen, von Turfalk, zu Kommissaren ernannt worden. Ersterer war einer der vertrautesten Gehülfsen Kesselrodes, letzterer die rechte Hand des polnischen Staatssekretärs Grabowski. Wie Baron Osten Liebermann sagte, lautete seine Instruktion einfach dahin, den Vertrag von 1825 pure zu erneuern. Cancrin wollte offenbar die Sache nur in die Länge ziehen und die Schuld an einem Scheitern der Verhandlung auf Preußen fallen lassen.

In Berlin lehnte man daher eine von Rußland begehrte nochmalige Verlängerung des 1825er Abkommens für 1 Jahr ab. Liebermann erhielt Auftrag mitzutheilen, daß der Vertrag nur bis Ende August fortbestehen könne, da dann Preußen sich für die bevorstehende Tarifänderung schlüssig machen müsse.

Die preussischen Unterhändler eröffneten die Verhandlung mit Aufstellung ihrer Forderungen. Russischerseits erklärte man darauf, Preußen keinerlei besondere Vortheile zugestehen zu können, sondern nur solche, die alle Staaten beträfen, und ferner eine Tarifänderung höchstens für Leinwandwaren gewähren zu wollen. Die Aenderung der Befugnisse der polnischen Zollämter sei unmöglich, da die dortigen Zolleinnahmen verpachtet seien. Vergebens berief man sich dagegen auf den Wiener Vertrag, der Preußen und Oesterreich ein Anrecht auf besondere Vortheile gewähre, und bestand auf Erleichterung des Grenzverkehrs sowie das Recht zum Transit.

Die preussischen Kommissare sahen bald ein, daß Nichts erreicht werden würde. Waren ja doch die einflussreichsten Männer des Zarenreichs zu bedeutend an dem Fortbestand des Prohibitivsystems interessiert. Eben in jenen Tagen erst kaufte eine Aktiengesellschaft, an deren Spitze Kesselrode und Bendendorff standen, eine große Tuchfabrik. Ueberdies trat ihnen überall vor Augen, daß Rußland durch die Erfahrung viel zu sehr an strenges Nachgeben Preußens gewöhnt war.

Mitte Juli übergaben die Russen ihre endgültige Antwort auf die preussischen Forderungen. Dieselben waren bis auf einige Kleinigkeiten abgelehnt und nur Herabsetzung des Zolls für weiße Leinwand um 20% geboten. Der preussische Centner hätte darnach 232 Rubel, d. h. 234 $\frac{1}{2}$ % des Werthes zu zahlen gehabt! Und dafür verlangten sie Herabsetzung der preussischen Transitzölle, Erleichterung des Transits roher Wolle und Abschluß eines Zollartells! ¹⁾

¹⁾ Martens (VIII. 245) macht natürlich wiederum den angeblichen traffen Eigennutz Preußens für Alles verantwortlich.

Die preussischen Unterhändler waren so empört über diese Zimmthung, daß sie Verwahrung einlegten und eine Konferenz über die Vorschläge ablehnten. Sie baten dringend in Berlin, sofort ernstliche Maßnahmen ins Auge zu fassen und jedes Nachgeben zu verweigern. Es fand in Folge dessen in Berlin eine Konferenz zwischen Ancillon, Alvensleben und Rother statt. Das Resultat war ein Bericht an den König, worin Abbruch der Verhandlung und Nichtverlängerung des alten Vertrags vorgeschlagen wurde. Die preussischen Kommissare sollten dabei jedoch den Fortbestand der Wiener Abmachungen betonen. Durch Kabinettsordre vom 7. September 1836 erklärte der König sich einverstanden. Westphal wurde abberufen und in Petersburg erklärt, daß der König nunmehr annehmbare Vorschläge von Seiten Rußlands abwarten müsse.

Diesen Schritt schien Kesselrode doch nicht erwartet zu haben. Er war wenigstens bei Empfang der Note etwas betroffen und bedauerte wiederholt, daß die preussischen Kommissare nicht die Besprechung fortgesetzt hätten. Schließlich meinte er, Rußland werde am gegenwärtigen Zustande Nichts ändern und abwarten, was Preußen thue. In diesem Sinne war auch das Antwortschreiben gehalten, welches er am 17. September an Liebermann richtete und das im Uebrigen den Versuch machte, die Schuld an dem Abbruch Preußen zur Last zu legen. Nachdem der Minister nämlich das Bedauern des Kaisers ausgesprochen, daß die eifrigsten Bemühungen, ein Einverständnis herbeizuführen, vergeblich gewesen seien, fuhr er fort: *Pour ce qui concerne la conclusion d'un nouveau traité de commerce, le Gouvernement Imp. a franchement annoncé . . . les concessions auxquelles il seroit disposé à consentir en faveur du commerce prussien. Il a exposé avec une égale franchise les considérations et les circonstances qui ne lui permettoient point de souscrire à quelques unes des propositions qui lui ont été faites. Enfin il n'a pas laissé ignorer les voeux qu'il avoit à former . . . Aujourd'hui le Gov. Imp. ne sauroit aller au delà, à moins d'obtenir l'assurance que ses contrepropositions ont été prises en due considération à Berlin et que les concessions auxquelles il souscrirait en dernière analyse, ne seront pas tout à fait gratuites. Jusqu'à présent le Gov. Imp. a ruineusement cherché une telle assurance dans les différentes communications que Mrs. les Commissaires Prussiens ont adressées à ceux de l'Emp. et cependant Mr. de Liebermann ne se refusera sans doute pas à reconnaître que ce n'est que la perspective d'une juste compensation qui puisse ou qui doive même décider un Gouvernement . . . à s'imposer des sacrifices que ne justifieroient sans cela ni les intérêts de son trésor ni ceux de l'industrie. . . .*

Mr. le Ministre de Prusse ayant importé dans sa note les stipulations du traité de Vienne, . . . il importe au Cabinet Imp. de s'expliquer une fois pour toutes à cet égard. L'empereur croit avoir donné des preuves non équivoques de Son respect pour les traités existans. . . Celles de leurs stipulations qui ont trait au commerce et à la navigation des provinces de l'ancienne Pologne, ont, à plusieurs reprises, fait l'objet des délibérations communes des 2 gouvernemens. Mais des négociations entamées à des époques

diverses . . . ont dû le convaincre que les stipulations dont il s'agit, rencontraient des obstacles insurmontables dans leur application. Le Gouv. Prussien a dû partager cette conviction, car les principes du traité de Vienne lui imposent à son tour des obligations qu'il ne sauroit remplir à la lettre. Es sei daher zum Abschluß besonderer Verträge gekommen und auch die jetzige Verhandlung sei aus dieser Veranlassung entstanden. Rußland müsse jetzt erwarten, daß Preußen ihm Vorschläge mache über die beste Art, die Wiener Principien auszuführen, ohne aus den Grenzen des Wiener Vertrags zu treten und die bestehende Handelsgesetzgebung zu stören.

Liebermann fand diese Verdrehung des Sachverhalts so stark, daß er auf der Stelle Reskripte unter Bezug auf die gesperrt gedruckten Worte erwiderte: que non seulement il ne méconnoît point le poids de la thèse soutenue par Son Excellence mais qu'il est en son particulier bien intimément convaincu que c'est précisément pour cette raison qu'il n'est pas loisible au Gouvernement du Roi de conclure un nouveau traité de commerce.

In Berlin fühlte man wohl ähnlich, aber in Anbetracht der damaligen Verhältnisse wagte man dieser Empfindung keine Worte zu verleihen. In dem Bericht an den König, welchen im November Geheimrath Michaelis verfaßte, wurde die Einführung von Repressalien widerrathen. Es empfehle sich lediglich, den Transitarif in den östlichen Landestheilen gemäß den preussischen Interessen abzuändern und im Uebrigen Rußland gegenüber sich auf den Standpunkt der Wiener Abmachungen zu stellen. Wären dieselben doch die einzige Handhabe. Rußland wisse das sehr wohl und daher berufe es sich auf die angebliche beiderseitige Unmöglichkeit der Ausführung des Vertrags. Diesseits bestehe eine solche Unmöglichkeit nicht! „Der Kraft der Wiener Bestimmungen gegenüber würde überhaupt nur ein solches Zollsystem, welches mit deren Ausführung unvereinbar wäre, eine Unmöglichkeit genannt werden können, und es würde nur an Rußland liegen, in gleicher Art, wie Preußen bei Annahme seines Zollsystems nicht lediglich seiner Convenienz gefolgt ist, sondern seine vertragsmäßigen Verpflichtungen nicht unberücksichtigt gelassen hat, auch sein System so weit als nöthig abzuändern, um seinen auf dem Wiener Congresse eingegangenen und noch in dem Vertrage von 1825 anerkannten Verbindlichkeiten hinsichtlich der Handelsbeziehungen der Landestheile des ehemaligen Polen nachzukommen.“ Bezüglich der Grenzkonflikte, welche um jene Zeit eine bedenkliche Zunahme erfahren hatten, und deren Beseitigung dem König sehr am Herzen lag, waren auch die Minister der Ansicht, daß Gewaltthatigkeiten vorgebeugt werden müsse. Doch erklärten sie sich bestimmt gegen eine positive Mitwirkung zur Unterdrückung des Schleichhandels, da dieselbe nicht nur sehr schwierig, sondern auch Preußen nachtheilig wäre. Sie würde ja Rußland in seinem bisherigen System noch bestärken.

Inzwischen hatte Minister Lottum gelegentlich mit dem russischen Gesandten Ribeaupierre über die Sache gesprochen und dabei die Ansicht geäußert, daß die Grenzfragen doch unabhängig von dem Handelsvertrage sich regeln ließen. Die Russen faßten das so auf, als wolle der König

darüber nochmals auf Besprechungen eingehen. Sowohl der Zar als Kesselrode kamen Liebermann gegenüber darauf zu sprechen. Ersterer gab dabei seinem Hass gegen den Oberpräsidenten von Schön neuen Ausdruck und schob alle Schuld auf die preussischen Behörden. Sein Minister aber meinte einfach: da das Prohibitivsystem für Rußland nöthig und nützlich und dabei sogar populär sei, so müsse man sich die kleinen Nachtheile der Grenzerceffe gefallen lassen. Liebermann zog daraus den Schluß, daß selbst das Angebot des Zollkartells Rußland zu keinerlei Konzessionen bestimmen würde. Man habe durch allzu große Zuverlässigkeit die russischen Beamten dahin gebracht, daß sie es sogar nicht mehr begriffen, wenn Preußen etwas thue, was nicht dem russischen Interesse entspreche!

Der König war indessen trotz seiner Freundschaft mit Rußland nicht geneigt, über die Grenzangelegenheiten nochmals zu verhandeln. Er ordnete nur an, daß Ancillon die an der preussischen Grenze geltenden Bestimmungen für den Verkehr der Anwohner nach Petersburg mittheile und die Hoffnung ausdrücke, daß Rußland einigermaßen diesen Normen sich nähere. Uebrigens sei aller Beistand zur Unterdrückung gewaltsamer Exceffe zuzusichern. Unterm 10. Dezember 1836 erging ein Erlaß in diesem Sinne an Liebermann. Die inzwischen erfolgte Abänderung des Transitartikels, wodurch der Zoll für Zucker, Getreide und einiges andere erhöht war, wurde ausdrücklich nicht als Repressalie bezeichnet. Das Wesentliche war die Forderung an Rußland, die in Wien getroffene Vereinbarung auszuführen. Preußen sei seinerseits dazu durchaus im Stande und geneigt. Man betrachte jene Prinzipien *comme une necessité politique à laquelle toute autre considération doit céder*. Gleichzeitig wurde Liebermann mitgetheilt, daß Ribaupierre die Worte Lottums mißverstanden habe. Man denke nicht daran, durch Verhandlungen über die Grenzverhältnisse sich einer guten Waffe für die Handelsangelegenheiten zu berauben. Das Verhalten des Gesandten wurde zwar im Allgemeinen gebilligt, aber er erhielt doch eine Ermahnung, in Form und Inhalt seiner Worte klug zu sein und nie das innige Verhältniß beider Staaten zu verletzen!

Die preussischen Noten fanden keine Antwort von Seiten Rußlands. Eine Erleichterung des Grenzverkehrs trat auch nicht ein. Dagegen führte plötzlich ein Ullaß in Erwiderung einer sehr erheblichen Herabsetzung des englischen Zolls auf russisches Holz eine Ermäßigung der Zollsätze für Häringe, Baumwollwaren, weiße Leinwand und plattirte Metallfachen, sowie Erlaubniß der bisher verbotenen Lucheinfuhr ein. Obgleich diese Maßregel für die preussische Industrie sehr wenig Belang hatte, nahm Kesselrode daraus Veranlassung, sich bitter über die Erhöhung der preussischen Transitzölle zu beschweren¹⁾.

Da das nichts half, erschien plötzlich, wahrscheinlich von russischer Seite lancirt, ein Artikel im Hamburger Korrespondenten²⁾, worin Preußen hart angegriffen und der Undankbarkeit gegen den Zaren, dem es seine Befreiung im Jahre 1813 schulde, angeklagt wurde. Um keinen Zeitungs-

¹⁾ Martens (VIII. 247) findet natürlich, daß die Anordnung Preußen sehr nützlich war. Der Zar habe sie getroffen, um Preußen zu beschämen!

²⁾ Am 24. Februar 1837.

krieg zu entfachen, unterließ man es in Berlin zu antworten. Darauf hob plötzlich Rußland seinen Ausfuhrzoll auf Getreide auf, um die durch die erhöhte preussische Transitabgabe geschädigte Ausfuhr wieder zu beleben, und deckte den Ausfall durch Erhöhung der Abgaben vom preussischen Salz und Zucker. Eine besonders lästige Maßregel erfolgte durch einen Ukas vom 14. Mai 1838. Es wurde dadurch eine an der Grenze zu erhebende Steuer für Lastwagen und Flußfahrzeuge eingeführt unter der Begründung, daß dafür die Chausséebarrièrengeldder im Innern des Reichs aufgehoben wären. Alvensleben, der mit Klagen aus den Ostprovinzen über diese Maßregel überhäuft wurde, verlangte dagegen eine ernstliche Reklamation. Die Abgabe widerspreche durchaus dem Wiener Vertrage, der ja jetzt wieder in Geltung getreten sei. Auch Oesterreich protestirte gegen die neue sogenannte Kommuifikationsabgabe. Die wiederholten Schritte in Warschau und Petersburg blieben indessen vergeblich.

Wie erinnerlich, war früher, als Preußen das erste Mal zur Erhöhung der Transitzölle schritt, in Rußland viel von Erbauung eines Kanals vom Niemen nach der russischen Küste die Rede. Jetzt kam man auf diese Idee nicht mehr zurück. Dafür erwärmte der Bankier Steinthaler in Warschau den Fürsten Pasliewitsch lebhaft für den Bau einer Eisenbahn vom Niemen nach Windau. Angeblich sollten auch Cancrin und der Zar für dies Projekt gewonnen worden sein¹⁾. Indessen der Finanzminister von Alvensleben war mit Recht der Ansicht, daß für Preußen daraus keine Veranlassung entstehe, den Transittarif zu ermäßigen. Ohne den Handel unserer Ostseestädte erheblich zu fördern, würden wir nur eine erhebliche Einnahme aufgeben und zum Aufblähen Polens und Litthaniens beitragen. Von dem Bau einer Bahn habe der preussische Handel weit weniger zu fürchten, als von dem eines Kanals. Uebrigens werde Rußland doch sowieso alles thun, um den Handel nach seinen eigenen Ostseehäfen zu lenken und habe damit schon hinreichend durch Zollmaßregeln begonnen.

Die gegenseitigen Scherereien gingen unverändert weiter. Da kam der Zar anlässlich des Todes des alten Königs Friedrich Wilhelm nach Berlin und es scheint, daß bei dieser Gelegenheit die unerquickliche Lage der Grenz- und Handelsfachen zur Sprache kam. Wenigstens trat im Juni 1840 Minister Cancrin eine Reise ins Ausland an und besuchte dabei die Leiter der preussischen Angelegenheiten. Mit Alvensleben trat er in eine nähere Erörterung der Beschwerdepunkte ein, verlangte eine Uebersicht der preussischen Forderungen und beauftragte seinen vertrauten Gehülfen, den Baron Meyendorff, mit Bearbeitung der Sache.

¹⁾ Wie Martens (VIII. 219) behauptet, hätte Preußen aus Furcht beschlossen, die Aktien dieser Bahn an seinen Börsen nicht zuzulassen. Resselrode sei dagegen in Berlin vortheilig geworden.

3. Kapitel.

Seit dem Abschluß des Zollvereins begann man in Oesterreich, handelspolitischen Dingen etwas mehr Aufmerksamkeit zu widmen. Nachdem man lange Zeit den Schleichhandel, wenn nicht begünstigt, so doch jedenfalls geduldet hatte, fand man jetzt, daß derselbe auch von deutscher Seite eine unerfreuliche Lebendigkeit gewonnen hatte. Es wurde daher wie schon früher Bayern¹⁾, so jetzt Sachsen und später Preußen, Abschluß eines Zollartells vorgeschlagen.

Der preussische Finanzminister war dem durchaus nicht abgeneigt, da er die Beförderung des Schmuggels der Würde einer Regierung nicht entsprechend fand. Aber er hielt die österreichischen Forderungen für viel zu weitgehend und insbesondere schien ihm Vorbedingung jeder derartigen Maßregel eine Reform des veralteten österreichischen Provinzialzollsystems und Annäherung an das des Zollvereins. Bayern wie Sachsen stimmten dieser Ansicht bei. Es wurde daher am 31. August 1835 dem österreichischen Gesandten Grafen Trauttmansdorff eine Denkschrift zugestellt, in der die Sachlage klar beleuchtet war, und welche mit folgenden Sätzen schloß: „Alle diese Betrachtungen führen dahin, daß ohne eine Aenderung derjenigen allgemeinen legislativen Verhältnisse, auf welchen der dermalige Zustand des gegenseitigen Handels von den Vereinsstaaten aus nach Oesterreich und umgekehrt nach den Vereinsstaaten beruht, das Zustandekommen eines Zollartells mancherlei und wesentlichen Schwierigkeiten unterliegen wird. Es wird einer Annäherung in den Grundsätzen bedürfen, auf welchen die beiderseitigen Zoll- und Handelssysteme beruhen, bevor man im Stande sein wird, irgend befriedigende gegenseitige und gleichmäßige Hilfsleistungen zur Aufrechterhaltung dieser Systeme zu ermitteln und in Wirksamkeit zu setzen. Fragt es sich, in welcher Richtung eine solche Annäherung zu wünschen sei, so glaubt man mit Zuversicht auf das System des Zollvereins hinweisen zu dürfen, welches entfernt von jeder abschließenden Tendenz dahin wirkt, die Bande des Vertrauens und Wohlwollens durch Förderung des gegenseitigen Verkehrs und der sonstigen materiellen Interessen der Staatsangehörigen zu knüpfen. Von einer Annäherung der Systeme in dieser Richtung, die von einer völligen Gleichstellung der Tarife immer noch weit genug unterschieden bleiben könnte, würde sich hoffen lassen, eine für die staatswirtschaftlichen und finanziellen Interessen der Staaten wie für die Moralität der Völker gleich wünschenswerthe Uebereinkunft zur wirksamen Verhinderung des gemeinschädlichen Schleichhandels herbeigeführt zu sehen.“ Im Herbst 1835 wurde die Angelegenheit des weiteren in Teplitz besprochen.

Die Nothwendigkeit einer vorgehenden Annäherung der Zollsysteme wurde selbst von einem so warmen Befürworter der Verbindung mit

¹⁾ Anlage XII.

Oesterreich wie Nebenius anerkannt¹⁾. Besonders schien ihm der Schleichhandel dadurch begünstigt zu sein, daß gewöhnlich Oesterreich die Ausfuhr der Gegenstände, welche im Zollverein hoch besteuert waren, freiließ und umgekehrt. Oesterreichischerseits erfolgte auf die preussische Note eine Antwort nicht und von einer Umgestaltung seines Zollsystems verlautete ebenso wenig.

Eingekleid zwischen Rußlands und Oesterreichs fastver schlossenen Grenzen kam inzwischen die Provinz Schlesien in immer größere Bedrängniß. Die Leinenindustrie, einst der ergiebigste Erwerbszweig des Landes, hatte längst ihre Bedeutung verloren. Hatte man früher in Massen billige böhmische Leinen eingeführt, weil die schlesischen Weber nicht voll dem Bedürfnisse des Exports genügen konnten, so geschah es jetzt, weil die böhmische Industrie billiger produzierte²⁾. Statt exportirt zu werden, drückten diese Leinen jetzt die heimischen Löhne und raubten den armen Webern den inneren Markt. Der Abjaz von Kolonialwaaren nach Böhmen und Ungarn, welcher früher die böhmischen Garne und Leinen bezahlte, war erloschen und dabei gewannen auch andere Industriezweige Böhmens immer mehr an Bedeutung zum Schaden Schlesiens. Das Wohl dieser Provinz erforderte dringend eine Verständigung mit dem Kaiserstaate.

Rother, der Chef der Handelsabtheilung, selbst ein geborener Schlesier, trat warm für das Interesse seiner Heimath ein. Der Finanzminister unterzog daher in seinem, des Geheimraths Kühne und des schlesischen Provinzialsteuerdirektors Beisein die Sache einer näheren Berathung. Man kam dabei auf die Idee, Kühne unter dem Vorwand einer Vergnügungsreise nach Wien zu senden. Er sollte die Leiter der österreichischen Handelsangelegenheiten aufsuchen und mit ihnen über Erleichterung des Grenzverkehrs, Ermäßigung einzelner Zölle und Abschluß eines Zollkartells in privaten Gedankenanstausch treten. Das Auswärtige Ministerium erklärte sich Anfang März 1836 dem Plan nicht abgeneigt, doch hielt es eine nähere Instruktion Kühnes und Benachrichtigung der in Wien vertretenen Zollvereinsstaaten für nöthig. Davon wollte Alvensleben aber Nichts wissen, um der Sendung nicht eine unverdiente Wichtigkeit zu verleihen. Ein Erfolg sei sowieso wenig wahrscheinlich, da Oesterreich doch nur auf das Kartell werde eingehen wollen, was den preussischen Interessen nicht entsprechen würde. Aneillon wurde darauf über die Opportunität der Sendung überhaupt zweifelhaft. Es fürchtete bei den anderen Staaten Mißtrauen zu erwecken und von Seiten Oesterreichs Anträge geradezu herauszufordern, deren Verhandlung sich schwer ablehnen ließe. Bei einer mündlichen Besprechung siegte indessen Alvenslebens Ansicht, und Kühne reiste nach Wien ab.

Er hielt sich daselbst mehrere Wochen auf und trat mit den leitenden Persönlichkeiten in Beziehung. Besonders entgegenkommend zeigten sich der Minister von Kolowrath und der Hofkammerpräsident von Eichhof. Er fand überall die Ueberzeugung von der dringenden Reform des dortigen Zollsystems verbreitet. Man erklärte, mit dem Verbotwesen brechen

¹⁾ Der deutsche Zollverein. 1835. S. 294.

²⁾ Siehe Dr. A. Zimmermann, Leinengewerbe in Schlesien. S. 331.

zu wollen, und zeigte Kühne die Liste der ins Auge gefaßten Ermäßigungen. Dieselben betrafen allerdings fast nur die Finanzzölle. Die mit der Industrie verknüpften Interessen wagte man nicht anzutasten, doch wurde auf Ermäßigung der Baumwollzölle Aussicht gemacht, falls Preußen dafür auf ein Zollkartell eingehe. Eifersucht auf den Zollverein behaupteten die Herren nicht mehr zu kennen. Anfang Mai 1836 war Kühne wieder in Berlin und erstattete dem König Bericht. Im Publikum, wo die Sache einige Wochen später bekannt wurde, versprach man sich freilich gar Nichts davon.

Ende Juli 1836 führte Oesterreich wirklich einige Zollermäßigungen ein, die aber für den Zollverein ohne Belang waren, und verlangte auf Grund derselben nunmehrigen Abschluß des Zollkartells. Der österreichische Gesandte suchte nachzuweisen, daß dasselbe dem Zollverein noch vortheilhafter als dem Kaiserreiche sei und das beste Mittel abgebe, um letzteres mit ersterem in engere Beziehung zu setzen. Preussischerseits beeilte man sich aber nicht, darauf einzugehen. Stvensleben verlangte im Dezember Herabsetzung der österreichischen Textilzölle auf den Satz des Zollvereins und Bindung der österreichischen Transitabgaben. Dafür bot er ein Abkommen der Grenzstaaten mit Oesterreich, wonach gegenseitig Begleitscheine über Durchfuhrgüter nicht eher erledigt und Exportprämien nicht eher bezahlt werden sollten, bis der Waareneingang vom andern Staate amtlich bescheinigt wäre. In diesem Sinne fiel auch die unterm 2. Mai 1837 an Graf Trauttmanssdorf gerichtete Antwort aus¹⁾.

Wie zu vermuthen war, ging man in Wien darauf nicht ein. Der österreichische Geschäftsträger lehnte am 8. Juli jede Tarifkonzession ab. Einmal sei gar nicht sicher, daß Oesterreich den Hauptvortheil von dem Abkommen haben werde, und dann komme es bei so eng befreundeten Mächten darauf auch gar nicht an. Man bekämpfe vielmehr einen gemein samen Feind.

Der preussische Finanzminister war aber anderer Ansicht und wollte von einem Kartell ohne gleichzeitige Zollkonzessionen Oesterreichs nichts wissen. Am 3. Februar 1838 wurde daher in einer an Trauttmanssdorf gerichteten Note der frühere preussische Vorschlag wiederholt unter Hinweis darauf, daß Oesterreich ja selbst die Nothwendigkeit der Milderung seiner Zölle zugegeben habe. „So lebhaft,“ hieß es zum Schluß, „auch stets der Wunsch der Preussischen Regierung dahin gerichtet gewesen ist, Mittel aufzufinden, welche es ihr möglich erscheinen lassen würden, auf die von der kaiserlich österreichischen Regierung proponirte Uebereinkunft einzugehen, so hat sie doch nicht bloß ihrerseits bei wiederholter Prüfung der Sache ein solches Mittel stets mit erneuerter Ueberzeugung nur in der dringend herbeigewünschten Modifikation des jenseitigen Systems, wenigstens zu Gunsten des Zollvereins, von welchem die Mitwirkung zur Verhinderung des Schleichhandels nach Oesterreich begehrt wird, erblicken können; sondern es liegt ihr nunmehr auch selbst in Folge der in der Note vom 2. Mai v. J. vorbehaltenen und inmittelst Statt gefundenen vertraulichen Communication mit den zunächst theilhaftigen übrigen Mitgliedern des Zollvereins

¹⁾ Anlage XIII.

ob, als Resultat dieser Communication der kaiserlich österreichischen Regierung zu eröffnen, daß nicht ohne eine wesentliche Erleichterung des Einlasses der vereinsländischen Erzeugnisse nach Oesterreich, zu welchen Erzeugnissen ganz besonders auch baumwollene, wollene und leinene Waaren gehören, und welche Erleichterung nicht bloß in der Aufhebung des Verbots zum Handel, sondern auch in einer mäßigen Normirung der Eingangsabgaben bestehen würde, von Seiten der betheiligten Mitglieder des Zollvereins auf das fragliche Uebereinkommen würde eingegangen werden können."

In Wien erweckte diese Note eine Mißstimmung, die zu verhehlen man sich keine besondere Mühe gab. Graf Trauttmannsdorf erhielt den Auftrag, Zollconcessionen für den Abschluß eines Kartells ein für allemal abzulehnen. Er gab daher am 24. Mai 1838 die Erklärung ab:

„Daß, so sehr man von Seite Oesterreichs bedauern müsse, bei Preußen und den übrigen Vereinsstaaten nicht diejenige Bereitwilligkeit zur Hintanhaltung des Schleichhandels zu finden, welche man im Vertrauen auf deren freundschaftliche Gesinnungen und die richtige Auffassung ihres eigenen Vortheils ansprechen zu können glaubte, man vorziehen würde, die Mitwirkung dieser Staaten für den gedachten Zweck zu entbehren, als rücksichtlich der Einrichtung des österreichischen Zollsystems Verpflichtungen einzugehen, die in der gegenwärtigen Verhandlung jeder Begründung entbehren und von Seite des Zollvereins keine angemessene Erwidderung finden. — Daß man ferner darauf dringen müsse, daß die Fragen wegen Aenderung der Zoll-Systeme, wegen Zugestehung gegenseitiger Verkehrs-erleichterungen und wegen Ausdehnung der Maßregeln zur Hemmung des Schleichhandels auf andere als die Transits-Güter und die Ausfuhr-Waaren, deren Austritt die Parthei zu erweisen hat, gänzlich geschieden und besonderen Verhandlungen vorbehalten würden, und daß endlich, wenn Preußen bei der geäußerten Ansicht beharren würde, man wie bisher in den eigenen Anstalten und deren fortschreitender Vervollkommnung die Mittel zur Besämpfung der Umtriebe suchen werde, welche die Vereinsstaaten zu dulden zu beabsichtigen scheinen, und daß man von der Zukunft, wenn durch Mäßigung der Zölle, vorzüglich von Colonial-Waaren, der finanzielle Gewinn, den die Vereinsstaaten von dem Schleichhandel mit diesen Waaren beziehen, eine Beschränkung erfahren haben wird — eine Aenderung in den Gesinnungen Preußens und der übrigen Vereinsstaaten zu erwarten gedente.“

Bei dieser Sachlage schien ein weiterer Notenwechsel nicht nur fruchtlos, sondern sogar geeignet, zu ernstlichem Zwispalt zu führen. Baron Kalzan in Wien erhielt daher Auftrag, die Angelegenheit mündlich mit Metternich zu erörtern und darauf hinzuwirken, daß Oesterreich nicht wieder in eine solche Schärfe des Tones ver falle. Man könne in Berlin kaum begreifen, wie die österreichische Regierung sich einzelne in der Note gebrauchte Ausdrücke habe entschlüpfen lassen können.

Preußen steht mit Oesterreich in dem glücklichen Verhältnisse, daß beide Regierungen in der Regel über alle wichtigen Fragen einverstanden sind. Allerdings kommen Fragen vor, wo die Interessen der Ansichten verschieden sind, auch dann aber giebt sich Preußen Mühe, jenem Staate

das möglichste Entgegenkommen zu beweisen. Mit Bedauern haben wir aber wahrnehmen müssen, daß in einzelnen Fällen, wo dieses, wie es wohl zwischen selbständigen Regierungen auch bei dem innigsten Allgemeinen Einverständnis der Fall sein kann, nicht möglich ist, die Aeußerungen der kaiserlichen Regierung nicht den Charakter der Freundlichkeit an sich tragen, dessen Beobachtung wir uns stets zur angenehmen Pflicht machen.“

Sachsen war mit dieser Haltung Preußens völlig einverstanden und zwar umso mehr, als Oesterreich damals noch einige im Wiener Frieden abgetretene Enklaven an die sächsische Regierung nicht ausgeliefert hatte, wodurch der Schmuggel begünstigt wurde.

Auch in Wien verfehlte das feste Auftreten Preußens seinen Erfolg nicht. Metternich hielt es für angezeigt, sich zu stellen, als hätte er von der Note gar nichts gewußt, und Trauttmannsdorf mußte sich entschuldigen. Im Sommer 1838 scheint darauf der auswärtige Minister Freiherr von Werther die Frage persönlich bei einer Anwesenheit in Tetsch mit den Oesterreichern erörtert zu haben, wobei letztere einigem Entgegenkommen nicht ganz abgeneigt gewesen zu sein scheinen. Doch blieb die Sache aufs neue monatelang bei den inneren Ministerien in Berlin liegen. Im Januar 1839 entschied sich Alvensleben gegen den Abschluß, obwohl er zu der Ansicht gelangt war, daß ein Kartell dem Zollverein nützen könnte. Das österreichische Wauthpersonal sei unzuverlässig und Oesterreich wolle durch das Kartell eine bessere Kontrolle darüber gewinnen. Würde dieser Zweck voll erreicht, so wäre es allerdings mit dem Absatz unverzollter Waaren nach Oesterreich vorbei. Aber nach allen Nachrichten wüßten die Waarenempfänger in Oesterreich die dortigen Zollgesetze zu umgehen und die Zollbeamten hätten ihnen selbst dabei. Sollte das Kartell dieser Bestechlichkeit steuern, so würden einfach die Schmuggelgüter nicht wie bisher im Transit nach Oesterreich gehen, sondern über die Grenze geschwärzt werden. Dennoch sei der Vertrag ohne Zugeständnisse von österreichischer Seite abzulehnen. Er würde die Bevölkerung erbittern und Rußland einen Anhalt zu ähnlichen Forderungen geben. Am 22. Oktober 1839 wurde daher das Kartell ohne gleichzeitige Ermäßigung der österreichischen Zölle ein für allemal abgelehnt.

Neben dieser Verhandlung lief ebenfalls Jahre lang eine zweite, die auf den Wiener Beschlüssen über Polen beruhte. Zu einer ernstlichen Ausführung derselben war, wie die früheren Kapitel dargethan haben, nie ein Schritt geschehen. Beide Staaten gewährten sich nur gegenseitigen Genuß der Rußland zugestandenen Vortheile. Trotz dessen protestirte im März 1837 Trauttmannsdorf gegen die in Folge der russischen Verhältnisse vorgenommene Erhöhung der preussischen Transitzölle auf Getreide. Preußen legte ihm darauf den Sachverhalt dar und erbot sich zu einer besonderen Verhandlung wegen Begünstigung der polnischen Landestheile beider Staaten. Davon wollte man in Wien nichts wissen. Man behauptete einfach, Preußen habe kein Recht, den Durchfuhrzoll auf Getreide zu erhöhen. Diese Auffassung fand ihre Widerlegung in einer preussischen Note vom 9. Februar 1839, worin die Bereitwilligkeit zu Verhandlungen über Erleichterungen im Grenzverkehr zwischen den polnischen Landestheilen zugleich erneuert wurde. Es fanden darauf mündliche Erörterungen

mit Trauttmannsdorf statt, wobei die Herabsetzung der Transitgebühr für galizisches Getreide um $\frac{1}{3}$ zugesagt wurde. Im Juni 1839 stimmte der König dem bei. Oesterreich versprach dafür nur Fortbestand seiner damaligen Transitbestimmungen. Es erfolgte alsbald darüber ein Abschluß durch Austausch von Ministerialerklärungen.

In engem Zusammenhang mit den Beziehungen zu Oesterreich standen die zu dem kleinen Freistaate Krakau. Begünstigt durch die geographische Lage hatte sich hier von Anfang an ein sehr lebhafter Handel nach den benachbarten polnischen und österreichischen Landestheilen gebildet. Die preußischen Industrieprodukte und besonders Kolonialwaaren gingen von Breslau aus nach der alten Königsstadt, deren Handel bis Ende 1822 in Polen besondere Vortheile genoß. In jenem Jahre erschwerte die Sarrilhauer Regierung diesen Handel, löste auch das bis dahin in Krakau unterhaltene polnische Zollamt auf und beschränkte den Verkehr auf zwei Grenzpunkte. Der Grund dafür war hauptsächlich der sehr schwunghafte Schmuggel, der von hier aus betrieben wurde.

Die Krakauer, die in Folge der polnischen Maßregel in große Aufregung geriethen, traten sofort mit der polnischen Regierung in Verhandlung und boten Garantie gegen zukünftigen Mißbrauch der Zollbegünstigung. Großfürst Konstantin war damit nicht zufrieden, sondern verlangte, daß zur Kontrolle den polnischen Beamten jeder Zeit die Einsicht in die Bücher der Kaufleute freistehen müsse. Trotz der Weigerung derselben darauf einzugehen, bewilligte der Krakauer Senat diese Forderung und schloß auf dieser Basis im August 1823 auf 9 Jahre einen Vertrag.

In Berlin verfolgte man die Angelegenheit aufmerksam, ohne sich aber einzumischen. Graf Bülow und Klewiz waren der Ansicht, daß trotz des Vertrags eine Umgehung der russischen Kontrolle nicht ausbleiben werde. Und die Berichte des preußischen Residenten bestätigten bald diese Ansicht. Der ehemals so bedeutende Handel Breslaus nach dem Osten ging fast ausschließlich durch Vermittelung des Freistaates vor sich.

Aber abgesehen von seiner Bedeutung für den Handel Preußens hatte Krakau auch eine weniger angenehme als Mittelpunkt aller Bestrebungen und Umtriebe der polnischen Nationalpartei. War schon der Schmuggel der Krakauer Juden den Russen und Oesterreichern ein Dorn im Auge, so wurde ihnen in Folge der polnischen Umtriebe besonders seit dem Jahre 1830 die Existenz des Freistaates noch unbequemer. Als im Jahre 1836 Truppen der drei Nachbarstaaten die Stadt besetzten, kam daher die Vereinigung der Republik mit einem derselben bereits zur Sprache. Die Russen zeigten sich nicht abgeneigt, den Freistaat Oesterreich zu überlassen, und die preußischen Diplomaten, die wahrscheinlich von der handelspolitischen Wichtigkeit der Stadt kaum eine Vorstellung besaßen, dagegen große Furcht vor revolutionären Ideen und dem Zorn Rußlands hatten, wagten keinen Widerstand zu leisten.

Netterlich ging denn auch sofort daran, in Krakau selbst für den Anschluß Stimmung zu machen. Als Agent diente ihm ein ehemals in Breslau ansässiger Kaufmann Westenholz, welcher große Hüttenwerke im Krakauer Gebiete besaß und seit einer Reihe von Jahren als eine Art geheimer politischer Agent Krakaus in Wien lebte. Derselbe setzte sich mit

den Senatoren der Stadt in Verbindung und stellte ihnen den Nutzen der Zolleinigung mit Oesterreich vor. Angeblich fand er damit nicht nur bei dem Senatspräsidenten von Haller, sondern auch bei anderen einflußreichen Leuten Anklang.

Als man in Breslau davon hörte, entstand dort große Aufregung. Der Oberpräsident Merkel wandte sich sogleich an den Präsidenten Rothcr, und dieser machte dem Auswärtigen Ministerium Vorstellungen. Nach Merckels Mittheilungen glaubte in Schlesien Niemand an das Gewicht der politischen Gründe für eine Aenderung des gegenwärtigen Zustandes. Die Anwesenheit einiger Ruhestörer in Krakau könne doch Preußen nie ernstlich bedrohen. Wenn dort Unruhe herrsche, so sei man überzeugt, daß sie Rußland selbst veranlaßt und rege gehalten habe. Auch während des polnischen Aufstandes hätte Breslau schöne Geschäfte mit Krakau machen können, wenn nicht die Rücksicht auf Rußland zum Verzicht darauf gezwungen hätte. — Man beruhigte sich aber bald wieder, da Oesterreich den Plan vor der Hand wieder fallen ließ.

4. Kapitel.

Im englischen Publikum herrschte bei der totalen Unkenntniß der deutschen Verhältnisse fortgesetzt Feindseligkeit gegen die Bildung des Zollvereins. Es war sicher ein Zeichen des bösen Gewissens, wenn man den Bund hauptsächlich als gegen England gerichtet betrachtete. Am 17. August 1835 brachte im Parlament ein Mitglied den Antrag ein, daß man sich mit dem Zollverein über gegenseitige Tarifierabsetzungen verständigen möge, wie es andeutete, um ihn dadurch von weiteren Feindseligkeiten abzuhalten. Nur Lord Palmerston beurtheilte die Dinge ruhig. Er erklärte in Beantwortung jenes Antrags: der Zollverein sei nicht der erste Staatenbund, der in Deutschland entstehe. Er diene lediglich der einheitlichen Zollerhebung ohne politische Hintergedanken. Preußen verliere dabei an Einkünften. Immerhin gebe er die Möglichkeit zu, daß es die Hoffnung hege, Zollherabsetzungen für seine Ostseewaaren durchzusetzen, doch sei dazu die Sache noch nicht reif.

Bei dem fortdauernden Streite in der Presse traten die ministeriellen Blätter für Preußen ein, besonders da der englische Export dahin nicht abs- sondern zunehme. Doch vermochten sie die unglaubliche Aufregung gewisser Bevölkerungsschichten nicht zu besänftigen. Professor von Raumer, der 1835 sich studienhalber in England aufhielt, machte dieserhalb die sonderbarsten Erfahrungen. In Berlin war man darüber so ängstlich, daß man nicht nur dem englischen Ministerium wiederholt Material über die Wirkungen des Vereins mittheilte, sondern auch Anstellung eines Journalisten in London in Erwägung zog, um die gegen Preußen gerichteten Angriffe sofort zu widerlegen. Als um dieselbe Zeit der Nationalökonom

W'ulloch sich behufs Herausgabe eines volkswirtschaftlichen Lexikons mit einer Anzahl von Fragen über die deutschen Verhältnisse an Baron Bülow wandte, beauftragte man in Berlin einen Beamten, den Assessor Richter, eigens mit der Beantwortung derselben.

Wie schon früher, beantragte Ende Januar 1836 Thomson, der Präsident des Board of trade, bei dem preussischen Gesandten Herabsetzung des Zollvereinstarifs gegen Ermäßigung der Holz- und Getreidezölle. Bülow antwortete ausweichend. Da richtete am 21. März 1836 der englische Gesandte Ruffel an Ancillon eine Note, in welcher er den Vorschlag wiederholte. England wolle den Holzzoll nach dem Kubikinhalte bemessen und um 15 sh. für die Load herabsetzen (d. h. auf 40 sh.). Dafür verlangte es Ermäßigung der deutschen Woll- und Baumwollwaarenzölle auf 25—30% des wahren Werthes¹⁾. Dieselben Vorschläge seien Rußland und Schweden gemacht worden.

Die preussischen Minister hielten die Forderung für viel zu weitgehend. An einer Verzollung des Holzes nach dem Kubikinhalte lag ihnen um so weniger, als bei dem bisherigen Modus die preussischen längeren Bretter den kürzeren norwegischen gegenüber im Vortheil waren. Von Zollzollherabsetzung wollte Niemand etwas wissen, höchstens bei Baumwollwaaren war man des Schmuggels wegen zu einer Konzeßion geneigt. Auf Baron Bülows Vorschlag erhielt daher Ruffel am 25. Mai die Antwort, daß Preußen erst die Vereinststaaten befragen müsse. Doch sei schon jetzt zu bemerken, daß die Herabsetzung des englischen Holzzolls kein Beweggrund für den Verein sein könne, seinen ohnehin mäßigen Tarif zu erniedrigen. Es liege ja jene Maßregel hauptsächlich im Interesse des englischen Schiffsbaus und des Fiskus.

Wie man bald erfuhr, hatten auch in Petersburg und Stockholm Palmerstons Vorschläge keinen Anklang gefunden. Doch gab er die Hoffnung auf einen Erfolg in Deutschland nicht auf, sondern versuchte gelegentlich der im Sommer 1836 zu München stattfindenden Zollvereinskonferenz durch einen Agenten M'Gregor auf die Kommissare einzuwirken. Da derselbe kein deutsch und französisch auch nur sehr schlecht sprach, konnte er aber nicht viel Einfluß ausüben. Die deutschen Staaten zeigten wenig Neigung, auf den englischen Vorschlag einzugehen. Man machte zwar verschiedene Waaren namhaft, deren Absatz eine Zollherabsetzung in England fördern könnte. Doch war man im Allgemeinen der Ansicht, daß einen erheblichen Nutzen nur Aenderung des englischen Tarifs für Holz, Getreide und Spiritus bringen könne. Die Ansichten hierfür blieben jedoch gleich schlecht. Getreidezolländerung lehnte Anfang 1838 das Parlament aufs neue ab und gegen Begünstigung des europäischen Holzes agitirte Kanada. Bei beiden Theilen sank so die Hoffnung auf eine Verständigung in Handelsfachen.

Hinsichtlich der Gleichstellung deutscher und englischer Schiffe bei indirekter Fahrt nach England hatte man sich in Berlin längst resignirt, da man wußte, daß eine Abänderung der englischen Schiffsfahrtsakte nicht wahrscheinlich sei. Man hatte aus diesem Grunde auch bisher den Wunsch

¹⁾ Die bestehenden betragen nämlich nach ihrer Rechnung 74—90%.

nicht zur Sprache gebracht, daß England die an den Mündungen der preußischen Ströme im Westen gelegenen Häfen für die preußische Schifffahrt den preußischen gleichstelle. Nun schloß aber Oesterreich am 3. Juli 1838 mit England einen Handelsvertrag, welcher bestimmte, daß die aus den Donauhäfen kommenden Schiffe in England wie die direkt aus Oesterreich kommenden behandelt werden sollten.

Daran knüpfte im Januar 1839 Bülow an, und das Londoner Handelsamt zeigte sich bereit, Preußen resp. dem Zollverein das gleiche Recht für die Mündungen seiner westlichen Ströme, die sogenannten Borhäfen, einzuräumen. Des Parlaments wegen mußte Preußen nur nochmals zusagen, was schon längst bestand, daß nämlich englische Schiffe die Waaren aller Länder zu denselben Zöllen wie preußische in Preußen einführen dürften.

Nicht ganz einflußlos auf Englands Verhalten war dabei, daß Preußen in demselben Momente in Folge des holländischen Vertrags seine Zölle auf Reis und Zucker allgemein herabsetzte.

Ehe noch das Abkommen formell abgeschlossen war, trat Thomson aus dem Ministerium und wurde durch Labouchere ersetzt. Es entstanden daraus nochmals Schwierigkeiten. Doch wurde inzwischen eine bessere Kenntniß der deutschen Verhältnisse in England verbreitet und zwar durch Dr. Bowring, den die englische Regierung auf Drängen des Parlaments im Sommer 1839 gelegentlich der Zollvereinskonferenz nach Berlin sandte. Seine Berichte fielen sehr günstig für den Zollverein aus und beänstigten die irreführte öffentliche Meinung.

Nachdem das Parlament die von den englischen Kronjuristen für nothwendig erklärte Abänderung der Navigationsakte beschlossen hatte, kam so am 27. Juli 1840 ein vorläufiger Abschluß zu Stande¹⁾. Wegen die darin vorgeschlagene Einbeziehung der Scheldehäfen erhoben die englischen Kronadvokaten gleich Einwände, da ja die Schelde preußisches Gebiet überhaupt nicht berühre. Palmerston legte dem kein Gewicht bei. Nachher aber entschied er sich doch für Ausscheidung dieser Häfen, da sonst Frankreich denselben Anspruch erheben könnte.

Unterm 15. Januar 1841 wurde dieses Ergebniß den Zollvereinsstaaten mitgetheilt, welche damit zufrieden waren. Am 3. Februar wurde Bülow die Vollmacht zur Unterzeichnung übersandt, einige Tage später die Anweisung, noch einige Abänderungen durchzusetzen. Dazu war aber keine Aussicht mehr. Das englische Ministerium war ins Schwanken gerathen, M'Gregor hatte allen Einfluß verloren, und einen Augenblick schien auch das schon Erreichte in Frage gestellt. Bülow mußte zufrieden sein, am 2. März 1841 den Abschluß hierüber herbeizuführen²⁾.

Es ist zweifellos, daß bei diesem Vertrage Preußen von England ein für jene Zeit nicht unwesentliches Zugeständniß erhielt, ohne seinerseits etwas anderes zu thun als den Fortbestand seiner Schifffahrtsgesetzgebung zuzusagen. Aber gerade das rief damals in den Kreisen der süddeutschen Handelspolitiker, an deren Spitze der aus Amerika zurückgekehrte Friedrich

¹⁾ Anlage XIV.

²⁾ Text bei Kampp, Handelsverträge. S. 121 ff.

List stand, die lebhafteste Erbitterung hervor. Die Augsburger Allgemeine Zeitung griff in einer Reihe von Artikeln die englische Handelspolitik und den Vertrag aufs schärfste an. Preußen wurde beschuldigt, durch die Bindung der Schifffahrtsgesetzgebung dem Zollverein den Erlaß eines der Navigationsakte ähnlichen Gesetzes zur Förderung deutschen Handels und deutscher Schifffahrt unmöglich gemacht und damit auch die Waffe aus der Hand gegeben zu haben, um die Nordseestaaten zum Anschluß zu zwingen. Die Ausdehnung der Zollherabsetzung für Reis und Zucker auf England verhindere den Abschluß günstiger Verträge mit überseeischen Absatzgebieten auf lange Jahre. Das englische Zugeständniß sei für die durch den Sundzoll beschwerte preußische Segelschifffahrt überdies werthlos, da sie doch nicht mit den Hanfen konkurriren könne.

Diese Einwände berücksichtigten also wenig die thatsächlichen Verhältnisse, mit denen die preußischen Beamten allein rechneten, sondern waren unter dem Gesichtspunkt einer umfassenden großartigen Handelspolitik erhoben, wie sie List in seinem „nationalen System der politischen Oekonomie“ entwickelte, welches im Mai 1841 erschien. Zu einer solchen fehlten aber damals in Deutschland, wenn man die Sachlage genau prüfte, noch so gut wie alle Vorbedingungen, und die im Zollverein maßgebenden Personen standen auf einem Lists Ansichten entgegengesetzten theoretischen Standpunkte.

Die Agitation der Augsburger Allgemeinen Zeitung hatte jedoch die Wirkung, daß König Ludwig von Bayern plötzlich gegen den Vertrag eingenommen wurde. Der preußische Gesandte in München, Graf Dönhoff, hielt daher eine schleunige Widerlegung jener Artikel für nöthig. Die Geheimen Räte in Berlin waren über den unerwarteten Widerspruch hoch entrüstet. Michaelis schrieb an Dönhoff, man nehme in Berlin an, daß die Angriffe von List herrührten, „welcher dem Anschein nach nur darauf hinausgeht, seine Feder zu verkaufen; um so bedenklicher kann es nur erscheinen, mit einem solchen Menschen, wenn er seine Dienste antragen oder irgendwie unter der Hand angetragen haben sollte, sich einzulassen.“ Man begriff damals eben gar nicht, daß Jemand ohne Aussicht auf klingenden Lohn, aus Patriotismus gegen die allgemein herrschende volkwirtschaftliche Ansicht zu Felde ziehen könne. Es wurde sogleich eine eingehende Widerlegung der süddeutschen Angriffe in der Staatszeitung veranlaßt, bei welcher auch Geheimrath Kühne mitwirkte. Dem Freiherrn von Cotta, dem Besitzer der Augsburger Allgemeinen, wurde aus der Mißstimmung über die Haltung seines Blattes so wenig Hehl gemacht, daß er sich bei General von Kochow entschuldigte und versprach, durch Professor Hermann, Thierich und andere die Sache wieder gutmachen lassen zu wollen.

Aber die Mißstimmung über den Vertrag dauerte in Süddeutschland fort. Kochow meldete aus Stuttgart, daß im Herbst unter Lists Regide eine Versammlung deutscher Gewerbetreibender zu Mainz stattfinden werde und bedauerte, daß die preußische Regierung nicht durch gelegentliche Verfragung der Handelskammern und Gewerbetreibenden solchen Erscheinungen vorgebeugt habe. Der König Ludwig ging sogar so weit, bei einem Besuch in Augsburg den Redakteuren des Augsburger Blattes, Baron Reichach und Dr. Kolb, seine Anerkennung wegen ihrer Haltung auszu-

sprechen und den Vertrag als übereilt zu bezeichnen. Die Minister von Gise dem Gesandten in München mittheilte, werde der König auch im besten Falle das Abkommen nicht publiziren. Man zog bei dieser Sachlage in Berlin noch im Juli 1841 eine Kündigung des Vertrages in Betracht, doch erklärte das Auswärtige Ministerium dieselbe weder für möglich noch thunlich.

Für Holland waren der Abfall Belgiens und die Ausdehnung des Zollvereins auf den größten Theil Deutschlands zwei gleich schwere Schläge. Hatte es schon vorher den Wunsch nach einer Verständigung mit Preußen gehegt, so wurde ihm dieselbe jetzt geradezu zu einer Lebensfrage. Der Finanzminister sprach sich im August 1834 dem preussischen Gesandten gegenüber unumwunden für den Beitritt zum Zollverein aus und bezeichnete als einziges Hinderniß die Abneigung des Königs. Die Amsterdamer Handelskammer wurde von der holländischen Regierung zu einem Gutachten über die Frage aufgefordert. Sie erklärte sich indessen aus materiellen, politischen und moralischen Gründen gegen einen Zollanschluß an den Verein und verlangte nur einen Handelsvertrag.

In Preußen war man sowieso zu einer Zollvereinigung mit außerdeutschen Staaten nicht geneigt und mit einem Handelsvertrag wollte man noch warten, bis das Verhältniß Hollands zu Belgien vollständig geregelt wäre. Aber dazu war noch wenig Aussicht. Auf Rath Schwarzenbergs setzte der König seine Feindseligkeiten gegen die abgefallenen Provinzen fort. Angeblich um dabei die Grundbesitzer auf seiner Seite zu haben, plante er im Herbst 1835 eine Erhöhung der Getreidezölle. Diese Maßregel war natürlich dem Absatz des deutschen Getreides nach Holland sehr hinderlich, und die Ostseehäfen wie Bayern verlangten, daß der Zollverein dagegen Schritte thue.

Man zog darauf in Berlin Repressalien, und zwar gleichzeitig gegen Holland, Frankreich und England ins Auge. Rother schlug in dieser Hinsicht Zollmaßnahmen gegen holländische Butter, Käse, Fische, Schiffe und insbesondere Begünstigung Belgiens vor. Doch ließ man es schließlich wieder bei einer höflichen Vorstellung bewenden. Der holländische Minister Verstoll wurde dadurch nicht beirrt. Er vertoies den preussischen Gesandten darauf, daß Rußland, welches dasselbe Interesse wie Preußen habe, nicht protestire und meinte, Preußen möge das Geseß so ähnlich hinnehmen, wie es Holland mit dem Zollverein habe thun müssen. Der Getreidezoll wurde von den Kammern angenommen und auf das 4 Wochen vor Erlaß des Geseßes eingeführte Getreide ausgedehnt.

Dieser Schritt veranlaßte Rother, aufs neue die seiner Zeit unerledigte Schifffahrtssache in Anregung zu bringen. Bekanntlich hatte Holland trotz der 1817 verabredeten gleichen Behandlung der beiderseitigen Schifffahrt seit 1822 einen Zuschlagszoll von den preussischen Schiffen erhoben. Preußen hatte zwar dagegen protestirt, aber keine Gegenmaßregel ergriffen. Nunmehr wurde die Angelegenheit aufs neue geprüft und am 24. April 1836 der Gesandte von Lottum beauftragt, im Haag mitzutheilen, daß Preußen vom 1. Juli ab ebenfalls den Flaggenzuschlagszoll

erheben werde. Es wirkte dabei auch die Rücksicht auf Belgien mit, welches die preussischen Schiffe ebenso wie Holland behandelte und doch Meistbegünstigung wie früher verlangte.

Perstoll war aber nicht geneigt, die preussische Beweisführung als richtig anzuerkennen, sondern drohte, falls die Ankündigung ausgeführt werde, mit Gegenmaßnahmen. Gleichzeitig bot er indessen Abendung eines Unterhändlers nach Berlin an, um alle schwebenden Fragen zu regeln und einen Vertrag zu schließen. Es wurde ihm hierauf erwidert, daß er doch vorher seine Vorschläge schriftlich mittheilen möge. An erhebliche Herabsetzung der Zölle für Zucker, Kaffee und Tabak, die er offenbar wünsche, sei nicht zu denken. Die Einführung des Flaggenzolls lasse sich nicht aufschieben, da sie auf direkten Befehl des Königs geschehe und ohnehin schon lange genug vertagt worden sei.

Die holländische Antwort war die sofortige Erhebung der höchstmöglichen Abgaben von den preussischen Schiffen. Man belegte darauf in Preußen zwar noch die holländischen Fahrzeuge auf dem Rhein mit einem Zoll, doch konnte diese Maßregel schon auf die Kohlenschiffe nicht ausgedehnt werden, um nicht den Abjaß der Ruhrkohlen zu schädigen. Auch der Zuckersoll wurde vom Zollverein erhöht; aber damit war erschöpft, was an Waffen gegen Holland zu Gebote stand. Im Haag zeigte man sich nichts weniger als eingeschüchtert, sondern stellte nur neue Repressalien in Aussicht, falls man sich in Berlin nicht zu Verhandlungen bequeme. Unter diesen ungünstigen Umständen, beinahe gezwungen, gingen die preussischen Minister auf die Anträge Hollands ein.

Bereits im März kamen die Kommissare in Berlin an. Es war der Legationsrath von Scherff, der bei der Gesandtschaft in Frankfurt thätig war, und der Amsterdamer Handelskammersekretär Kochussen, ein ehemaliger Zollbeamter und Günstling des früheren Finanzministers. Preussischerseits wurden die Geheimräthe Michaelis und Westphal sowie der Geh. Oberfinanzrath Windhorn abgeordnet.

Bei den Besprechungen verlangte Holland gegenseitige Ermäßigung der Ein- und Durchfuhrzölle und besonders Wiedereinführung des Zolls von 5 Thlr. für den Lumpenzucker (ein Halbfabrikat). Dafür war es bereit, in der Schiffsahrtssache entgegenzukommen und die bisher verweigerte Genehmigung zu einer Dampfschifflinie nach den niederländischen Rheinhäfen zu ertheilen. Man hielt es nun in Berlin überhaupt für bedenklich, von dem Grundsatz gleicher Besteuerung der Erzeugnisse einer Gattung, insbesondere der Kolonialwaaren, zu Gunsten eines einzelnen Staates abzugehen, und jedenfalls wollte man sich nicht ohne Zustimmung der Vereinstaaaten entscheiden. Die Zuckersache galt ferner mit Recht für besonders heikel, da der Zoll auf das englische Halbfabrikat zufolge der dringenden Wünsche der Zollvereinsglieder und in Anerkennung des Interesses der überwiegenden Mehrzahl der Bevölkerung ebenso wie der beginnenden Rübenzuckerindustrie erhöhet worden war.

Die Holländer verlangten darauf wenigstens Festsetzung einer Frist für Berathung mit dem Zollverein und erklärten sich bereit, vor der Hand über einen Schiffsahrtsvertrag zu verhandeln. Am 3. Juni 1837 kam derselbe zu Stande. Den preussischen Schiffen wurde darin die völlige Gleich-

stellung mit den holländischen bei direkter Fahrt gewährt und die Reziprozität auch auf die Flußschiffahrt ausgedehnt. Ueber die Ablehnung der Reziprozität für indirekte Fahrt tröstete man sich insofern, als dann andere Nationen im Handel zwischen preussischen und holländischen Häfen nicht konkurriren konnten. Da Preußen die indirekte Schiffahrt nicht höher als die andere besteuerte, erhielt es zur Entschädigung überdies das Recht der Küstenfahrt in Holland. Auf dem Rhein erließ Holland den preussischen Schiffen bei der Fahrt stromauf den halben, stromab den ganzen Rheinzoll, während ihm preussischerseits Meistbegünstigung zugestanden wurde. Auch die Rheindampfschiffahrtsfrage wurde befriedigend geordnet. Die Verhandlungen über die Handelsfragen sollten binnen 9 Monaten eröffnet werden.

Die Vorschläge Hollands auf letzterem Gebiete wurden am 17. August 1837 den Zollvereinsstaaten mitgetheilt. Sie fanden dagegen Bedenken aller Art. Eine genaue Prüfung der Anträge aber nach wirtschaftlichen und nicht bloß finanziellen Gesichtspunkten scheint nirgends vorgenommen worden zu sein. Selbst die ausdringliche Agitation, welche der Amsterdamer Kaufmann Wythoff bei allen deutschen Regierungen zu Gunsten des holländischen Lumpenzuckers mit endlos laugen Denkschriften in Secue setzte, scheint nicht überall genügend durchgesehen worden zu sein¹⁾.

Die in Berlin eingehenden Vota liefen nach allen Richtungen auseinander. Nur nach wiederholtem Schriftwechsel gelang es Preußen, eine Vereinbarung über gewisse Grundzüge herbeizuführen, die es im Haag mittheilte. Auf der Zollvereinskonferenz in Dresden fand nochmals eine Berathung der Angelegenheit statt, und hier einigte man sich denn auch auf allgemeine Herabsetzung des Zolls vom Lumpenzucker.

Die Holländer sandten in Beantwortung der preussischen Denkschrift im August 1838 aufs neue ihre Kommissare nach Berlin. Nach eifrigen Verhandlungen hier und in Dresden, wo die Regierung besonderen Widerstand leistete, kam im November der vorläufige Abschluß des Vertrags zu Stande. Am 21. Januar 1839 erfolgte nach erneutem Schriftwechsel mit den Vereinststaaten die Unterzeichnung. Holland gewährte darin Herabsetzungen seiner Zölle auf Wein, Getreide, Steine Holz, Messer, einige Gewebe- und Strumpfwaren, dazu Meistbegünstigung in den Kolonien. Dafür erhielt es eine sehr erhebliche Begünstigung seines Viehs, seiner Butter, seines Käses, des Lumpenzuckers, Meises und Bindung der Zölle für die wichtigsten Kolonialwaren.

Diese Abmachungen waren schon an sich nichts weniger als vortheilhaft für Preußen. Sie betrafen in der Hauptsache Gegenstände, welche Holland sowieso aus Preußen beziehen mußte, wie Holz, Steine, einzelne Stahl- und Strumpfwaren. Für Wein und Getreide aber war die Begünstigung viel zu gering und wurde ganz werthlos, als gleich darauf Holland mit Frankreich einen Vertrag schloß, der insbesondere dessen

¹⁾ Die deutsche Presse beschäftigte sich mit Wythoff sehr lebhaft, aber ohne genügende Sachkenntniß. Die holländische Regierung erklärte, daß er keinerlei Autorisation besäße. In Berlin dachte man erst daran, gegen ihn in der Staatszeitung eine Erklärung abzugeben. Dann aber unterließ man es, da es doch nichts geholfen hätte.

Seinen erhebliche Vorzugsrechte gewährte. Die auf die Kolonien bezügliche Klausel war werthlos, da der Handel mit ihnen so gut wie Monopol einer Gesellschaft war. Auf der anderen Seite war dagegen die Zuckerraffinerie des Vereins geradezu an den holländischen Großhandel ausgeliefert. Rohrzucker auf anderem Wege zu beziehen, war fast ausgeschlossen, und die Rübenzuckerfabriken konnten mit den Rohrzuckerraffinerien nicht mehr konkurriren. Ferner hatten auch die Weinändler der östlichen Provinzen Preußens großen Schaden, weil durch den auch auf die Hansestädte ausgedehnten Vertrag der von dort kommende Wein denselben Zollrabatt genoß wie der direkt vom Ausland eingeführte.

Sonderbarerweise hatte man keinen dieser Nachtheile vorausgesehen, sondern die preussischen Minister waren fest überzeugt gewesen, daß weder die Rübenzuckerproduzenten noch die Staatskassen Schaden erleiden würden. Kaum wurde aber der Vertrag bekannt, so begann ein wahrer Entrüstungssturm dagegen. Die Geschäftsleute und das Publikum täuschten sich keinen Augenblick über die nothwendigen Wirkungen desselben. Man ging in der Erbitterung so weit, die preussische Verwaltung der Bestechlichkeit anzuklagen. Die Hansestädte, welche ihren Handel zu Gunsten Hollands schwer geschädigt sahen, legten in Zeitungen und Flugschriften¹⁾ die Nachtheile des Vertrags für Deutschlands Handel und Industrie dar und bekämpften die etwaige Verlängerung. Umsonst ließ Alvensleben in verschiedenen Blättern das Abkommen vertheidigen und die Nothwendigkeit der KonzeSSIONen dorthin.

Die Mißstimmung war so groß, daß schon im Sommer 1840 der König die Niedersetzung von Kommissionen zur Prüfung der Wirkungen des Vertrags in Bezug auf die Zucker- und Weinindustrie anzuordnen für nöthig fand. Kaum aber hörte man in Holland davon, als schon Rochussen, der mittlerweile Finanzminister geworden war, dem preussischen Gesandten Gegenmaßregeln in Aussicht stellte, falls Preußen den Vertrag nicht verlängere. Er begann auch sofort Vorbereitungen zu einer allgemeinen Erhöhung des holländischen Tarifs zu treffen. Die Berathungen in Berlin gingen inzwischen langsam weiter, auch die gerade dort versammelten Bevollmächtigten der anderen Zollvereinsstaaten wurden damit befaßt. Zu einer einheitlichen Ansicht über die Nachtheile des Vertrags kam man aber nicht. Alvensleben blieb der Meinung, daß die Zuckerklausel für den Zollverein gefahrlos sei.

König Friedrich Wilhelm ließ sich dadurch nicht beirren. Am 16. Februar 1841 richtete er eine Kabinettsordre an den Finanzminister, worin er die bestimmte Absicht aussprach, den mit Ende des Jahres ablaufenden Vertrag nicht zu erneuern, und Revision der Wein- und Zuckerzölle anordnete. Bei der zu erwartenden Verhandlung solle man vorher die Oberpräsidenten und Sachverständige befragen. Unterm 30. März wurde daher das Abkommen Holland wie den Hanseaten gekündigt und gleichzeitig die Bereitwilligkeit zu einer neuen Verhandlung ausgesprochen.

¹⁾ J. B. der Handelsstratalt vom 21. Januar 1839 und der deutsche Nordseehandel. Hamburg 1839.

Die Oberpräsidenten und Sachverständigen wurden sogleich über ihre Wünsche hinsichtlich der Beziehungen zu Holland vernommen. Es ergab sich dabei, daß ein besonderer Wunsch nach einem Vertrage überhaupt nicht bestand. Eine Erhöhung des Linnenzuckerzolls wurde allgemein verlangt, in der Rheinprovinz auch eine Erhöhung der Steuer auf Käse. Alles andere bezeichnete man als unwesentlich. Unter diesen Umständen und besonders da Holland sowohl die mehrfach verlangte Freigabe der Rheinschiffahrt nach Antwerpen ablehnte als auch den Zollanschlußvertrag Luxemburgs nicht ratifizierte, erklärten sich die preussischen Minister gegen eine Wiederaufnahme der Vertragsverhandlungen. Die Holländer beantragten ihrerseits dieselbe auch nicht, nachdem ihr Ende Oktober gemachter Vorschlag, den Vertrag um 1 Jahr zu verlängern, abgelehnt worden war.

In Beziehung auf Frankreich schien der Abschluß des Zollvereins anfangs wirklich eine Besserung der wirthschaftlichen Beziehungen herbeiführen zu wollen. Der Handelsminister Duchâtel faßte im September 1834 die Aufhebung verschiedener Einfuhrverbote ins Auge. Er befragte deshalb die Handelskammern und stellte den Plan zu einer Enquete auf. Mit Ausnahme von Le Havre und Bordeaux sprachen sich indessen alle Kammern sehr lebhaft gegen die Absicht des Ministers aus und dasselbe Resultat ergab die in Paris veranstaltete Enquete. Duchâtel gab daher alle Hoffnung auf Gelingen dieser Absicht auf. Doch ließ er durch den französischen Bevollmächtigten bei der Rheinschiffahrtskommission, Engelhardt, vertraulich bei verschiedenen einflußreichen Personen in Preußen über die Aussichten eines Handelsvertrags anfragen. In Berlin erwartete man davon keinen Erfolg und verhielt sich sehr reservirt. Die Sache schief bald wieder ein und es blieb Alles beim Alten. Als ein Fortschritt war nur zu verzeichnen, daß man französischerseits aufhörte, den Schleichhandel zu begünstigen.

Im Dezember 1837 kam Louis Philippe eines Tages mit dem preussischen Gesandten Baron Arnim auf die Handelsjachen zu sprechen, denen er, wie er erzählte, gerade ein besonderes Studium widmete. Er vertraute ihm seine Absicht, den Handel zu erleichtern und einen Handelsvertrag abzuschließen. In der That übergab kurz darauf der Staatsrath David dem Gesandten eine Denkschrift, worin die Einleitung von Verhandlungen vorgeschlagen war. Doch sollten dieselben nur die Schifffahrt betreffen. Hinsichtlich der Handelsfragen bestanden in Frankreich, führte David aus, noch so engherzige Ansichten, daß man erst einen Umschwung derselben und Uebergang zu einem liberaleren System abwarten müsse. Mit bloßer Zusage der Meistbegünstigung freilich könne sich Frankreich in der Schifffahrt nicht zufrieden erklären. Es besuchten ja seine Fahrzeuge nur selten die Ostsee, wogegen preussische Schiffe zahlreich in französische Häfen kämen. Es würde dabei einen jährlichen Verlust von mindestens 250 000 Francs erleiden. Er schlug daher Herabsetzung der deutschen Zölle auf Wein und Seidenwaaren als Entgelt vor.

Minister Alvensleben erklärte diesen Antrag für unannehmbar. Wenn französische Schiffe die preussischen Häfen nicht besuchten, so sei das ihre

Sache, jedenfalls habe Preußen keine Veranlassung, dafür Opfer zu bringen. Der Verlust an Schiffsfahrtsgebühren werde genügend durch den Gewinn in Folge des erleichterten Waarenanstrausches gedeckt. Ueberdies brauche Frankreich das Ban- und Faßdaubenholz, welches Preußen hauptsächlich dahin einführe, wogegen wir den französischen Wein leicht entbehren könnten. Krain wurde in diesem Sinne instruirt, doch versuchte er vergebens, David von seiner Aufsicht abzubringen.

Um wenigstens einen Druck auf die französische Regierung auszuüben, ließ inzwischen Alvensleben die französischen Schiffe in jeder nur möglichen Weise benachtheiligen. Dieses Vorgehen blieb nicht ganz ohne Wirkung, zumal auch der Abschluß des preussischen Vertrags mit Holland die Pariser besorgt machte. Das Ministerium kam zu dem Entschluß, die im Sommer 1839 zu Berlin stattfindende Zollvereinskonferenz zu benutzen, um vielleicht dabei einige Vortheile herauszuschlagen. Engelhardt erhielt plötzlich Befehl, nach Berlin zu gehen. Wie oben erwähnt, hatte England unter demselben Gesichtspunkt den Mr. Bowring dahin gesandt, und auch von Seiten der Vereinigten Staaten fand sich ein Vertreter Mr. Dodge ein, nicht eben zur freudigen Ueberraschung der Berliner Staatsmänner.

Engelhardt sowohl wie Bowring suchten auf die Berathungen Einfluß zu gewinnen, doch ohne Erfolg. Da ersterer den Wunsch nach Besprechungen über einen Handelsvertrag äußerte, wurde der Geheimrath Westphal bevollmächtigt, sich mit ihm in Verbindung zu setzen. Sie einigten sich in der That über Aufstellung eines Protokolls¹⁾, welches nach Paris mitgetheilt wurde.

Im Dezember 1839 wurden die Zollvereinsstaaten davon benachrichtigt und um ihre Meinung befragt, wobei man feststellte, daß sie schon vorher von Paris aus in Kenntniß gesetzt worden waren. Es vergingen darauf wieder einige Monate, ohne daß die Sache vom Flecke kam. Die Franzosen unterhandelten inzwischen gleichzeitig mit England und Holland. Alvensleben war aber entschlossen, diesmal zu einem Resultat zu kommen. Er erklärte sich bereit, den Weinzoll bis auf 6½ Thlr. pro Faß herunterzusetzen. Französischerseits dauerte indessen das Schweigen fort, und statt von Tarifiermäßignungen hörte man bald von einer zu Paris in Aussicht genommenen beträchtlichen Erhöhung der Leinengarnzölle.

Der Grund war offenbar der inzwischen erfolgte preussische Abschluß mit Holland, welcher Frankreich den Mitgenuß aller vom Zollverein jenem Lande gewährten Vortheile ohne irgend welche Opfer gestattete. Der preussische Finanzminister wünschte es daher nunmehr mit Drohungen zu versuchen. Er schlug vor, in Paris mittheilen zu lassen, daß man entschlossen sei, die preussischen Zölle nöthigenfalls auf die Höhe der französischen zu bringen. Die deutschen Industriellen würden darüber jubeln, da sie fort und fort Repressalien verlangten, und der Zollverein würde einen Schaden nicht erleiden, da der Import Frankreichs fast nur aus Luxusartikeln bestehe. Bei Seidenwaaren, Handschuhen und Papier hoffte er Frankreich am empfindlichsten zu treffen.

¹⁾ Anlage XV.

Die Zollvereinsstaaten waren damit einverstanden, und im Juli 1840 machte Baron Werther in Paris eine entsprechende Mittheilung. Dort scheint man jedoch sehr gut gewußt zu haben, daß es dem Zollverein mit der Drohung nicht voller Ernst sei. Wenigstens übte dieselbe nicht den erwarteten Einfluß aus. Von ernstlichem Beginn der Verhandlungen war keine Rede, und im September 1840 erhöhte die Kammer sogar die Zölle auf Leinen und Nähnadeln, was beides laute Klage bei der rheinischen Industrie hervorrief. Die nochmals wiederholte Androhung von Repressalien blieb ohne jeden Erfolg.

Nach den Vereinigten Staaten war zu Ende des Jahres 1833 an Stelle Niederstettens ein neuer Vertreter Preußens gesandt worden, und zwar diesmal eine vielversprechende Kraft, der Regierungsrath von Köne. Vor seiner Abreise unterrichtete er sich noch eingehender als seine Vorgänger über die Lage der deutschen Exportindustrie. Er besuchte dazu nicht nur die Rheinlande, sondern auch die Ostseehäfen und Schlesien, wo er dem Leinengewerbe besondere Aufmerksamkeit widmete. Seinen Amtssitz nahm er anfänglich in Baltimore, doch nöthigte ihn bald der Umstand, daß er dort gar Nichts erfuhr, nach Newyork überzusiedeln.

Es ist anzunehmen, daß seine Aufklärungen nicht unerheblich dazu beigetragen haben, wenn die Amerikaner die Bedeutung der Entstehung des Zollvereins sogleich richtig würdigten und aus freien Stücken sich entschlossen, mit demselben in vertragsmäßige Beziehungen zu treten. Am 27. Mai 1836 stellte der amerikanische Geschäftsträger Wheaton diesen Antrag, nachdem er schon einige Zeit zuvor den Wunsch nach Verhandlungen mündlich geäußert hatte.

Aware of the immense commercial resources of the German States associated . . . hieß es in seiner Note, and of the great value of the exchanges they offer to foreign nations, the United States of America would cheerfully accede to any arrangement by which the intercourse between them and the German States . . . could be promoted consistently with the great leading principles upon which the commercial relations of the United States of America with foreign powers have been uniformly regulated. The time has long since gone by when it was deemed wise to frame commercial treaties as instruments for promoting the trade and industry of one Country at the expence of those of another; and it has been the uniform, settled policy of the United States not to purchase from other Countries peculiar commercial privileges by granting similar privileges in return, but to observe towards all nations a system of equal et undiscriminating reciprocity.

Der damalige Minister Ancillon war freilich der Ansicht, daß der frühere Vertrag Preußens mit den Vereinigten Staaten völlig genüge. Er theilte den amerikanischen Antrag den Zollvereinsstaaten mit dem Bemerkens mit, daß man in einiger Verlegenheit sei, was man den Vereinigten Staaten bieten solle. Besondere Konzessionen könne man ihnen ohne große Schwierigkeiten bei dem bestehenden System nicht machen, und auch Amerika sei

zu solchen nicht geneigt. Auf anderem Wege lasse sich ein besonderer Vortheil nicht gewinnen. Man halte daher für das Beste, Anträge Wheatons abzuwarten. Könne, dem die Sache mitgetheilt wurde, wußte auch seinen Rath. Ihm schien es aber wünschenswerth, wenigstens den bestehenden Vertrag auf den ganzen Zollverein auszudehnen und ihm eine längere Dauer zu sichern, da das Gegenseitigkeitssystem in Amerika viele Gegner zähle. Da indessen Wheaton die Sache nicht wieder anregte, auch mit dem Tode Ancillons ein Wechsel im Auswärtigen Ministerium eintrat, wurde bis zum Frühjahr 1838 kein Schritt vorwärts gethan. Mit großem Mißfallen hörte man nur, daß der amerikanische Konsul in Bremen, Dodge, in seiner Heimath Stimmung gegen die Erneuerung der Verträge mit Preußen und den Hansestädten zu machen suchte.

Am 22. April 1838 theilte Wheaton mit, daß die Vereinigten Staaten vom Zollverein wie von allen Staaten Herabsetzung der Zölle auf Reis und Tabak verlangten. Die bisherige Höhe derselben sei der Hauptgrund, weshalb die bisherigen beiderseitigen Handelsbeziehungen trotz des mäßigen amerikanischen Tarifs nicht bedeutender gewesen seien. Allerdings werde ja der Handel des Zollvereins auch durch die Absonderung der Nordseestaaten und den Sundzoll gehemmt. In letzterer Beziehung sei Amerika aber die preußischen Interessen zu unterstützen bereit.

Preußen legte im Juli 1838 die Angelegenheit den Zollvereinsstaaten gelegentlich der Dresdener Konferenz vor. Wheaton versuchte dabei auch persönlich seine Absichten zu vertreten. Ein Beschluß kam jedoch nicht zu Stande. Man war zwar mit Sachen einverstanden, die Angelegenheit lediglich den Seeuferstaaten anheimzustellen und, unter Ablehnung einer Tabakszolländerung, den Satz für Reis zu mildern, doch behielt man sich schriftliche Aeußerungen vor. Im Dezember 1838 erhielt Wheaton auf wiederholtes Drängen die Antwort, daß die Aeußerung der Zollvereinsstaaten zwar noch ausstehe, aber im Allgemeinen schon jetzt die Ansicht vorherrsche, daß ein neuer Vertrag nicht nöthig sei. Für die allgemeine Herabsetzung seines Tarifs könne Amerika keine besondere Begünstigung verlangen. Eines seiner wichtigsten Produkte, die Baumwolle, genieße im Zollverein volle Freiheit vom Zoll, eine Aenderung des Tabakzolls sei dagegen aus finanziellen und wirthschaftlichen Gründen dem Verein unmöglich. Es wurden schließlich, im Falle Amerika Preußen benachtheilige Gegenmaßregeln in Aussicht gestellt.

Wheaton ließ sich aber nicht abschrecken; er wiederholte seine Anträge so dringend und befürwortete sie so geschickt, daß am Ende der Minister von Alvensleben sich bereit erklärte, in eine Herabsetzung des Tabakzolls auf 4 Thlr. bei entsprechenden Gegenleistungen der Vereinigten Staaten zu willigen. Den hiergegen zu erwartenden Widerstand der süddeutschen Staaten zu besiegen, wollte er dem Amerikaner selbst anheimstellen. Mit Bestimmtheit erklärte sich hiergegen indessen das Auswärtige Ministerium. Es hielt es für höchst bedenklich, fremde politische Agenten zur Einmischung in die Zollvereinsfragen selbst anzufordern. Zeigten ja ohnehin, wie erwähnt, nicht nur die Amerikaner, sondern auch die Franzosen und Engländer im Sommer 1839 die Absicht, auf die Berliner Vereinskongress

einzuwirken, und bedurfte es besonderer Aufmerksamkeit, diesen Versuchen entgegenzutreten.

Statt Wheaton daher die Bereitwilligkeit zu der Tabakzollherabsetzung auszusprechen, wurde er vielmehr befragt, welche Gegenkonzessionen er eintretenden Falls zu bieten habe. Da er hierzu keine Vollmacht besaß, blieb die Verhandlung wieder stehen. Mittlerweile kam der Vertrag mit Holland zu Stande, und die Herabsetzung der Zölle für Zucker und Reis trat ein. Könne erhielt den Auftrag, in Washington dafür Zugeständnisse zu verlangen. Wie zu erwarten, war sein Schritt vergeblich.

Im März 1841 kam Wheaton nochmals auf die Herabsetzung des Tabakzolls zurück. Dieses Mal stellte er auch Gegenleistungen in Aussicht. Das Auswärtige Ministerium hegte die Ansicht, daß dieselben lediglich in der Ausnahme einzelner Artikel von einer bevorstehenden Erhöhung des gesammten amerikanischen Tarifs bestehen würden. Minister Alvensleben theilte diese Befürchtung und hielt den Zeitpunkt gleichfalls zu einer Verhandlung für ungeeignet. In Folge des großen Krachs in den Vereinigten Staaten und der eingetretenen Finanznoth crachtete man eine Steigerung der Zolleinnahmen dort für unerlässlich und glaubte gar nicht, daß die amerikanische Regierung zu werthvollen Begünstigungen Preussens in der Lage sein werde. Ueberdies lehnten die Süddeutschen die Aenderung des Tabakzolls ab.

5. Kapitel.

Die ersten Jahre des Bestehens des Zollvereins übten auch auf die Beziehungen zu Dänemark einen wichtigen Einfluß aus. Der kleine Inselstaat besaß für den preussischen Handel eine unverhältnißmäßig große Bedeutung, da er die Pforte zum baltischen Meere beherrschte und die gesammte Schifffahrt von und nach Preußen auf Grund alter Rechtstitel bestenerte.

Zu Anfang des Jahrhunderts hatte Dänemark nicht weniger rücksichtslos als England die preussische Schifffahrt zu vernichten gestrebt. In den Jahren 1807 bis 1813 nahmen seine Kaper unter allerlei Vorwänden nicht weniger als 83 unter neutraler Flagge segelnde preussische Schiffe weg, und während des Befreiungskrieges bemächtigte es sich noch einer weiteren Anzahl.

Als im Januar 1814 die Schweden den Dänenkönig zum Friedensschluß und zur Abtretung Norwegens zwangen, wurde in Berlin sogleich die gegenseitige Rückgabe der gekaperten Schiffe in Anregung gebracht. Hardenberg trat darüber mit dem dänischen Vertreter zu Paris in Verhandlung und vereinbarte am 2. Juni 1814 die gegenseitige Herausgabe der seit dem Januar beschlagnahmten Schiffe und Güter, sowie Suspension der Entscheidung in den noch schwebenden älteren Preisenprozessen bis zum

definitiven Friedensschluß. Der Handel sollte wieder auf denselben Fuß wie vor dem Kriege kommen. Mehr ließ sich damals anscheinend nicht erreichen.

Bei dem am 25. August 1814 zu Berlin abgeschlossenen Friedensvertrage geschah der Handelsfrage nur insofern Erwähnung, als die baldige Verhandlung eines Abkommens ausgemacht wurde. Im Drange der vielfachen Geschäfte jener Zeit kam es dazu nicht sogleich. Die preussischen Schiffe mußten daher, weil früher eine Verständigung der beiden Länder nie erfolgt war, bei der Fahrt durch den Sund eine höhere Gebühr als diejenigen anderer Staaten zahlen.

Anfang 1815 gelangte die Angelegenheit in Wien zwischen Hardenberg und Graf Bülow zur Sprache. Der letztere, welcher bereits Gutachten von den Ostseestädten eingeholt hatte, war der Ansicht, daß die Verhandlung in erster Reihe den Sundzoll betreffen müsse. Preußen solle darin Gleichstellung mit den meistbegünstigten Nationen nach dem Tarif von 1645 erstreben. Bei früheren Verhandlungen hatte sich Dänemark stets dazu bereit erklärt, aber dafür Verzicht auf die Sundzollfreiheit, welche die ehemaligen Hansestädte Colberg, Cammin und Rügenwalde auf Grund des Odenseer Vertrags vom 27. Juli 1560 noch immer genossen, verlangt. Daran einzugehen erschien Bülow nicht angezeigt. Hinsichtlich des Zolltarifs erwartete er wenig von der Verhandlung. Jedes Zugeständniß, welches Preußen erringe, hätte es mit allen meistbegünstigten Staaten zu theilen. Das preussische Brennholz sowie Flaschen könne außerdem Dänemark sowieso nicht entbehren. Am meisten erwünscht wäre eine Begünstigung der schlesischen Leinwand. Für ebenso wichtig erachtete er die Gleichstellung der auf preussischen Schiffen verfrachteten russisch-polnischen Erzeugnisse mit preussischen von Seiten Dänemarks.

Im Allgemeinen sahen die preussischen Beamten die Sache nicht für besonders dringlich an. Staatsrath Kunth wollte unter keinen Umständen für die Meistbegünstigung im Sundzoll irgend ein Opfer bringen. Statt die Privilegien der drei ehemaligen Hansestädte ¹⁾ anzugeben, wollte er sie auch noch für Memel, Königsberg, Pillau, Elbing, Danzig durchgesetzt sehen. Dafür lag allerdings nicht der geringste Rechtstitel vor. Jene Städte hatten nie die Sundzollfreiheit besessen. Eher schien es dem auswärtigen Ministerium möglich, die Ansprüche, welche Stettin, Anklam, Gollnow und Greifswald aus dem Odenseer Vertrag herleiten konnten, wieder hervorzufischen und wenigstens als Unterhandlungsmittel zu benutzen.

Graf Bülow, der noch weitere Ankünfte eingezogen hatte, hielt ebenfalls dafür, daß das Privileg Colbergs zu erhalten sei, selbst wenn auf die Meistbegünstigung im Sundzoll verzichtet werden müßte. Der Unterschied zwischen den Sätzen für begünstigte und nichtbegünstigte Nationen sei unerheblich, und begründete Klagen über Druck der Abgabe auf den Handel seitens preussischer Kaufleute lägen nicht vor. Dem gegenüber würde die Entschädigung, welche Colberg für Verzicht auf sein Recht entweder seitens des preussischen Staats oder der Ostseestädte zu zahlen wäre, viel lästiger sein. Für wichtiger erklärte er Erlangung der Meistbegünsti-

¹⁾ Nur noch Colberg war übrigens im vollen Besitze derselben.

gung für preussische Schiffe in dänischen Häfen, wo sie bisher die Hälfte mehr als andere zu zahlen hatten. Gegenseitige Zollermäßigungen schienen ihm ebenfalls zulässig. Als durchaus unannehmbar bezeichnete er den etwaigen Anspruch Dänemarks, in den preussischen Ostseestädten in direkte Beziehungen mit russischen und polnischen Händlern ohne Vermittelung eines dortigen Bürgers zu treten. Er fürchtete, daß ein Nachgeben hierin den preussischen Handel ebenso ruiniren würde, wie es dem Portugals durch England ergangen sei.

Die Frage der Sundzollrechte der Ostseestädte wurde bis in den Spätherbst 1815 noch weiteren Untersuchungen unterzogen. Doch fielen die Gutachten nicht so aus, daß eine darauf gestützte Forderung Erfolg versprach. Im Januar 1816 wurde die ganze Angelegenheit dem Geheimrath Hoffmann, dem einflußreichen Rathgeber Hardenbergs, vorgelegt. Er zeigte auch hierin seinen praktischen Blick. Von allen die Ostsee befahrenden Völkern wären nur Preußen und Schweden von der Meistbegünstigung im Sund ausgeschlossen. Er hielt es für unwürdig, sich das länger gefallen zu lassen und schlug vor, Repressalien in Aussicht zu stellen, falls Dänemark sich noch länger hartnäckig zeige. Die geographische Lage Kopenhagens schien ihm so günstig, daß er meinte, die dortigen Kaufleute könnten, falls sie mehr Geld hätten, den ganzen Ostseehandel monopolisiren. Als Konsument unserer Fabrikate habe Dänemark wenig Bedeutung, doch könnte es den Abfaß derselben nach anderen Ländern nicht unwesentlich fördern.

Die Instruktion, welche Graf Dohna im Januar 1816 erhielt, berücksichtigte diese verschiedenen Gutachten. Er sollte auf den Genuß der Meistbegünstigung, wenigstens für die Städte Königsberg, Memel, Danzig, Elbing, Pillau bestehen, ohne das Privileg Colbergs zu opfern.

Die dänischen Minister, welche im Gefühl der damaligen Schwäche ihres Landes Preußen zum Freunde haben wollten, setzten den Dohnaschen Forderungen keinen wesentlichen Widerstand entgegen. Immerhin versuchten sie zunächst ihren alten Standpunkt zu vertheidigen. Das Angebot der Meistbegünstigung in Preußen bezeichneten sie nicht mit Unrecht als werthlos, da Preußen sowieso keinen Unterschied zwischen eigenen und fremden Schiffen mache. Das Privileg der Hansestädte habe Dänemark nur gezwungen gelitten und auch nur so lange, als es davon keinen Schaden gehabt. Würde es jetzt den Anspruch Colbergs offen anerkennen, so gäbe es beinahe jedem Staate das Recht, dasselbe zu fordern. Der Sund werde jährlich von etwa 10 000 Schiffen besucht, die mehr als 600 000 Thlr. an Zoll zahlten. Von Colberg kämen jährlich 11 Schiffe, die also 660 Thlr. zu zahlen haben würden. Das Kapital dieses Privilegs würde also nur 12 650 Thlr. betragen, während Dänemark bei Zulassung der Meistbegünstigung Preußens etwa 18 000 Thlr. jährlich opfern müsse.

Trotz der Androhung von Repressalien verlangte Minister Rosenkrantz positive Zugeständnisse von Preußen. Dohna berief sich auf Artikel 3 des dänisch-preussischen Friedens vom 25. August 1814, worin es hieß: afin de donner plus d'étendue aux relations commerciales entre les deux pays, leurs Majestés conclueront incessamment un traité de commerce fondé sur des bases reciproquement avantageuses. Er behauptete, es sei darnach bereits die gegenseitige Meistbegünstigung ausge-

macht, Rosenkrantz aber vertheidigte die Ansicht, daß darin nur gegenseitige Zugeständnisse zugesichert seien.

In Berlin konnte man sich zu einem energischen Vorgehen nicht aufraffen. Maassen hielt das Abkommen überhaupt für unwichtig. In der Verlegenheit fragte man die Colberger, ob sie ihr Recht für 12 000 Thlr. aufgeben wollten. Als diese das durchaus ablehnten, kam man wieder auf die früheren Forderungen zurück. Und jetzt gab Rosenkrantz, da er wohl fürchtete, Preußen ernstlich zu reizen, nach. Im Frühjahr 1817 kam der Abschluß zu Stande, am 17. Juni 1818 erfolgte die Unterzeichnung des Vertrags zu Kopenhagen¹⁾. In demselben sicherten sich beide Staaten nur Weistbegünstigung zu. Die Sundprivilegien der Städte Colberg und Cammin erkannte Dänemark in einem geheimen Separatartikel an, wofür Preußen eine nähere Kontrolle seiner Schiffe zugestand.

Wie sich bald zeigte, war das Zugeständniß der Weistbegünstigung im Sundzoll illusorisch. Es existirte gar kein vollständiger und fester Tarif. Die dänischen Beamten verfuhrn meist nach Belieben. Die dänischen Schiffe genossen auch trotz der Verträge allerlei Sondervorteile. Wenn früher bei gutem Stande des preussischen Seehandels solche Scherezeilen nicht so sehr empfunden worden waren, so wurden sie sehr lästig, als die Wirkungen der langen Kriege sich zeigten. 1821 segelten aus den preussischen Häfen 434 Schiffe weniger nach der Nordsee als im Vorjahre, und die Abnahme in der Zahl der aus der Nordsee kommenden betrug 456. Der Hauptausfall traf Danzig und die altpreussischen Häfen.

Man mußte unter solchen Umständen darauf denken, jedes Hinderniß für die Entwicklung der preussischen Schiffahrt zu beseitigen. Der Gesandte erhielt daher Auftrag, England bei seinen Bestrebungen, Dänemark zur Veröffentlichung eines vollständigen Sundtarifs zu veranlassen, mit aller Kraft zu unterstützen. 1821 erschien allerdings ein auf amtlichem Material beruhendes Handbuch über den Sundzolltarif in Kopenhagen. Aber die Dänen wollten es, um Streitigkeiten wegen verschiedener Bestimmungen mit anderen Staaten zu vermeiden, nicht als offiziell anerkennen. Auch waren einzelne Zollsätze viel zu hoch bemessen, besonders die von Kaffee, Zink und Mehl.

Der gesammte Sundhandel fuhr fort zu sinken. Im Jahre 1822 gingen sogar 694 Schiffe weniger durch den Sund als im Jahre zuvor. Es dauerte bis 1825, ehe Dänemark den Zoll für Zink auf 1% des damaligen Werthes des Metalls herabsetzte. Bei Kaffee und Mehl lehnten die dänischen Minister die vertragsmäßige Normirung fortgesetzt ab, obwohl schon 1825 mit Repressalien gedroht wurde. Statt indessen zu solchen zu greifen, wurde am 9. März 1826 Dohna nur angewiesen, in Kopenhagen mitzutheilen, daß Preußen müde sei, länger auf sein vertragsmäßiges Recht zu warten. Es habe daher seinen Schiffern anheimgestellt, nur bei Anwendung von Gewalt den zu hohen Mehlzoll zu zahlen. In der Mehlsache gab Dänemark darauf nach, der Kaffeezoll aber behielt die alte Höhe, trotz einer persönlichen Reise des Handelsreferenten Geheimraths von Bülow nach Kopenhagen. An Preußen wurde sogar das Ansinnen gestellt, die

¹⁾ Treitschkes Urtheil (II. 473) ist also ungerichtet. Text bei Kampff S. 380 ff.

damals bestehende Sundzollrolle nunmehr für alle Zukunft als richtig anzuerkennen. Ohne diese Forderung direkt abzulehnen, ertheilte man freilich die gewünschte Antwort nicht.

Es blieb Alles beim Alten bis zum Jahre 1830. Mit dem sinkenden Preise der meisten Waaren wurde der ursprünglich auf 1% berechnete, aber dem wahren Werthe der Güter nicht folgende Sundzoll immer höher und lästiger. Dazu kam, daß seine Erhebung in sehr umständlicher und drückender Weise geschah. Die Stettiner Kaufmannschaft bat dringend beim König um eine Erleichterung dieser Abgabe. Sie wies nicht weniger als 106 zu hoch bezollte Artikel nach. Der auswärtige Minister Graf Bernstorff wurde am 16. Februar 1831 durch Kabinettsordre angewiesen, mit Dänemark über eine Abstellung der verschiedenen Beschwerden in Unterhandlung zu treten.

Die Wünsche der befragten inneren Minister waren auf eine Ablösung der ganzen Abgabe gerichtet. Da sie sich indessen nicht verhehlten, daß dazu wenig Aussicht sei, wünschten sie sie in ein bloßes, vom Gegenstand der Ladung unabhängiges Schiffsgeld verwandelt zu sehen. Sei auch das nicht zu erreichen, so müßten wenigstens die bestehenden Beschwerden beseitigt werden. Dieselben betrafen erstens die von vornherein über 1% normirte Besteuerung einzelner Artikel, zweitens die seit 1818 nicht erfolgte Anpassung der Zölle an den veränderten Werth der Waaren, drittens die Willkür hinsichtlich der Maße und Gewichte.

Die Idee der Ablösung des so ungerechtfertigten, veralteten Zolles wurde damals übrigens schon überall im Publikum diskutirt und war sehr populär. Auch in Kopenhagen wurde sie, allerdings wohl nicht sehr freudigen Herzens, in Erwägung gezogen. Der preussische Gesandte sprach darüber mit den dortigen Ministern. Nach seiner Berechnung konnte die Ablösungssumme wenig mehr als 4 Millionen Thlr. betragen. Aber im Auswärtigen Ministerium ließ man das Jahr verstreichen, ohne sich zu irgend einem Schritte zu entschließen, da man der Ueberzeugung war, daß auf Unterstützung der preussischen Forderungen seitens der anderen Mächte zur Zeit nicht zu rechnen sei und ohne eine solche Dänemark sich zu nichts verstehen würde.

Die Klagen der Ostseestädte und der dortigen Provinziallandtage begannen aufs neue. Die Diplomatie hielt den Zeitpunkt zum Eingreifen noch immer nicht für gekommen und studirte inzwischen die Geschichte des Zolls und der hanseatischen Rechte mit möglichster Genauigkeit. Vergebens drängten die inneren Minister immer aufs neue zu einem Entschlusse. In Dänemark verfolgte man die wachsende Agitation der preussischen Ostseestädte sehr aufmerksam und mit großer Besorgniß, ohne sich aber zu entschließen, auch nur in einem Punkte aus eigenem Antrieb Abhülfe zu schaffen.

Der damalige preussische Gesandte, ein Baron Schoups-Acheraden, hatte von der Geschichte des Sundzolls und den Ansprüchen und Rechten Preussens kaum eine Vorstellung. Er stand ganz auf Seiten Dänemarks und hielt es für bedenklich, durch Klagen und Beschwerden dasselbe besorgt und mißtrauisch zu machen. Der Sundzoll sei eben seine wichtigste Finanzquelle. Er hielt sich aber nach den verbindlichen Redensarten der

Minister für überzeugt, daß sie vernünftigen Forderungen entsprechen würden. Daraufhin erhielt er endlich im Juli 1835 den Auftrag, in Kopenhagen Beschwerde über die verschiedenen den Abmachungen von 1818 nicht entsprechenden Praktiken bei der Erhebung des Zolls zu führen. Andächtig besagte dabei die Note, daß Preußen weit entfernt sei, die durch viele Verträge geheiligten Rechte Dänemarks in Frage stellen zu wollen.

Wie irrig seine Ansicht aber war, konnte Schoultz nun sehen. Monate lang gingen ihm die dänischen Minister, welche längst eine Beschwerde Preußens fürchteten, sorgfältig aus dem Wege und gaben ihm sogar die Gelegenheit zur bloßen Uebergabe der Note erst nach längerer Zeit. Als Schoultz endlich Ende Oktober 1835 den Minister Krabbe zu sprechen bekam und ihm mittheilte, daß Preußen ihn und den Generalkonsul in Helsingör von Forderbeck beauftragt habe, sogleich in eine Verhandlung über Abstellung der preussischen Beschwerden einzutreten, stellte sich der dänische Staatsmann ganz konsternirt. Er erklärte, der alte König werde aufs unangenehmste berührt sein. Von kommissarischen Verhandlungen wollte er unter keinen Umständen etwas wissen, da dann die anderen Staaten ebenfalls mit Klagen kommen würden. Schließlich wagte man aber dem bestimmten Wunsche Preußens nicht zu widerstehen und ernannte den Justizrath Wedel zum Kommissar.

In den letzten Wochen des Jahres 1835 begannen die Besprechungen. Von Anfang an stellte sich klar heraus, daß Dänemark entschlossen war, nicht nachzugeben. Wedel weigerte sich, die dem Wortlaut entsprechende preussische Auslegung des Vertrags von 1818 anzuerkennen. Konzessionen wollte Dänemark nur nach eigenem Gutdünken machen. Und so unbedeutend das war, was er bot, verlangte er dafür stets Verzicht Preußens auf alle seine anderen Ansprüche. Bis zum 20. Juli 1836 zogen sich die fruchtlosen Verhandlungen hin. Dann reiste Forderbeck zu den Sitzungen der Emschiffahrtskommission ab. Dänemark ließ Alles auf dem Fuße wie es war. Das Berliner Ministerium hatte Forderbeck bei den Besprechungen nicht unterstützt und ließ nach dem Scheitern derselben die Sache aufs neue liegen.

So kam 1838, das Jahr des Ablaufs des Handelsvertrages, heran, und nun erneuten die Stettiner Kaufleute ihre Beschwerden und bestürmten den König um Hülfe gegen die von Jahr zu Jahr drückenderen Bestimmungen des Sundzolls. Eine Kabinettsordre wies wiederum die Minister an, auf Abhülfe zu denken. Es fand am 16. Juni 1838 eine Konferenz zwischen Eichhorn, Michaelis, Rätthen des Finanzministeriums und dem aus Münster herbeigerufenen Generalkonsul von Forderbeck statt. Nach eingehender Berathung wurde dabei beschlossen, auf der Forderung der Herabsetzung des Sundzolls für eine Reihe von Artikeln und der Zollfreiheit für alle früher zur Hanse gehörigen Städte zu bestehen. Falls Dänemark das ablehne, solle der Vertrag gar nicht erneuert und die Zukunft abgewartet werden. Auch die Frage einer Kapitalisirung und Ablösung des ganzen Zolls wurde wieder in Erwägung gezogen. Man fand indeß wegen des Mangels festen Anhalts und der Unsicherheit der Zukunft damals diesen Vorschlag unpraktisch und unausführbar. Schoultz wurde von der beabsichtigten Wiederaufnahme der Verhandlungen und der

im August bevorstehenden Anknüpf Jordenbeds, der dabei wieder mitzuwirken bestimmt war, in Kenntniß gesetzt.

Inzwischen hatten die Belästigungen, welchen die Schifffahrt im Sund ausgesetzt war, auch bei anderen Völkern Unwillen erregt. Hatte früher England vielleicht nicht ganz ungern gesehen, daß eine derartige Schranke das Gedeihen der Schifffahrt der Ostseeländer hinderte, so wurde es mit der Zeit davon auch selbst in unangenehmer Weise belästigt. Die englischen Kaufleute wandten sich daher beschwerdeführend an ihre Regierung und verlangten, daß entweder der ganze Zoll abgelöst oder die Erhebung in die Häfen verlegt werde, wo die Ein- oder Ausshiffung der Waaren statthabe. Palmerston wachte dem preussischen Gesandten davon im Juni 1838 Mittheilung mit dem Bemerken, daß zu der letzteren Maßregel Dänemark sich wohl schwerlich verstehen, zu ersterem aber das Unterhaus nicht die Mittel gewähren würde. Auf Baron Bülow's Vorschlag erklärte er sich übrigens bereit, den englischen Konsul in Helsingör anzuweisen, mit dem preussischen sich zu verständigen.

Der August kam heran, aber Minister von Krabbe zeigte keinerlei Neigung, die Verhandlung zu eröffnen. Er erklärte dieselbe weder für dringend noch eilig und schlug vor, zunächst den Vertrag, wie er sei, um 1 Jahr zu verlängern. Gleichzeitig erschien in Erwiderung auf verschiedene Zeitungsnotizen preussischer und englischer Blätter, welche für Aufhebung des Sundzolls eintreten, ein sehr heftiger offiziöser dänischer Artikel im Kieler Korrespondenzblatt. Es war darin betont, daß der Zoll nicht auf Verträgen, sondern auf dem Hoheitsrechte Dänemarks über die Meeresarme beruhe. Die Ansprüche, welche Stettin vor 300 Jahren besessen hatte, und die es jetzt wieder hervorjuchte, wurden nachdrücklich ein für allemal zurückgewiesen.

Erst am 2. Oktober begannen die Besprechungen in Kopenhagen. Schouly legte die preussischen Forderungen mit ausführlicher Begründung vor; aber ohne darauf einzugehen, wies Krabbe jeden Rechtsanspruch auf Herabsetzung des Zolls für die im Christianopeler Tarif nicht genannten Artikel auf 1% zurück. Gleichzeitig schlug er jetzt vor, den Vertrag bis zum Abschluß der Verhandlung fortbestehen zu lassen. Auf diesem Standpunkt blieb Dänemark trotz aller Vorstellungen der preussischen Kommissare. Die Ansprüche Stettins erklärte Krabbe für durchaus ungerechtfertigt. Selbst die Colbergs und Cammins habe man 1818 nur aus Gutmüthigkeit zugeitanden. Auf Herabsetzung der Zollsätze für einige Artikel einzugehen lehnte er nicht ganz ab, forderte aber dafür das Versprechen Preussens: das Dänemark zustehende Recht zur Sundzollerhebung überhaupt nicht anzugreifen zu wollen.

Unter solchen Umständen kam die Verhandlung natürlich nicht vom Flecke. Schouly benahm sich dabei auch keineswegs geschickt. Seine Noten fanden in Berlin nichts weniger als Beifall. Er übernahm anscheinend noch immer nicht genügend die Sachlage. England und die anderen interessirten Mächte rührten während der Besprechungen keinen Finger. Selbst die von Palmerston versprochene Anweisung des englischen Konsuls blieb aus.

Es war kein Wunder, wenn man sich in Berlin von weiteren Verhandlungen keinen Erfolg versprach. Man wollte nun erst abwarten, bis die

aller Orten sich regende öffentliche Meinung die Regierungen zum Handeln dränge. Die dänischen Forderungen wurden einfach unbeantwortet gelassen, obwohl Krabbe den preussischen Gesandten mehrfach um einen Bescheid anging.

Schoultz war harmlos genug, auf Ertheilung einer Antwort zu drängen. Darauf erhielt er unterm 10. April 1839 einen von Michaelis aufgesetzten Erlaß, der ihm die Augen wohl genügend geöffnet haben dürfte. Die Verzögerung der Verhandlung, hieß es darin, schade dem preussischen Handel nicht, da nach seinen Berichten Dänemark doch nicht nachgeben wolle. Durch die Einleitung der Verhandlung habe man erreicht, daß auch das Interesse der anderen beteiligten Regierungen geweckt sei. Ueberall rege sich jetzt die öffentliche Meinung gegen den Zoll. Es sei daher viel eher zu erwarten, daß Dänemark der Stimme des Rechts und der Billigkeit Gehör schenke. Ohne einen unglaublichen Grad von Selbsttäuschung könne jedenfalls Dänemark in unserem Zögern kein Nachgeben sehen. Wir machen Forderungen an Dänemark und von uns hängt es ab, sie zu jeder geeigneten Zeit zu erneuern. Sollte Dänemark wirklich glauben, es sei uns damit nicht Ernst, so würde es nicht schwer sein, diese irrige Meinung bald zu heben. Auch habe Dänemark gar nichts verlangt, worauf wir uns zu erklären hätten. Sollte Schoultz aber unter einer Forderung Dänemarks die Krabbesche Präjudizialfrage verstehen, so bedauere man in Berlin lebhaft, daß Schoultz auf diese befreundliche Bedingung überhaupt so weit eingegangen sei und darüber verhandelt habe!

Das Schweigen Preußens im Verein mit der besonders in Schweden und in den Vereinigten Staaten immer lebhafter werdenden Mißstimmung gegen die Handhabung des Sundzolls beunruhigten die dänische Regierung in hohem Maße. Sie begann einzusehen, daß sie nicht im Stande sein werde, auf die Dauer die Ostseeschifffahrt zu brandschützen. Schon zu Beginn des Jahres hatte sich daher Krabbe entschlossen, den bis dahin rein als Sinecure behandelten Posten des Sundzolldirectors mit einem tüchtigen Manne, dem Konferenzrath Holten, zu besetzen. Gleichzeitig zog Dänemark nun selbst eine Ablösung des Zolls in Erwägung. Holten entwarf dazu einen Plan, der den Beifall des Ministerraths fand und auch Rußland und England mitgetheilt wurde. Natürlich mußte aber bis zur Verwirklichung eines solchen Gedankens noch viel Zeit vergehen, und man fürchtete, daß inzwischen Preußen irgend welche ernstlichen Maßregeln zur Durchsetzung seiner Ansprüche ergreife. Um dem vorzubugen, hatten die Dänen den Einfall, an das gute Herz des Preußenkönigs zu appelliren.

Im Mai 1839 richtete König Frederik VI. an den König Friedrich Wilhelm ein eigenhändiges Schreiben, worin er ihn bat, doch den Vertrag einstweilen unverändert fortbestehen zu lassen und die Verhandlung einer ruhigeren Zeit, wenn weniger Aufregung herrsche, vorzubehalten. Die Änderungen, welche Preußen in den „uralten Sundberechtigungen“ verlangte, brächten ihm wenig Nutzen. Dänemark dagegen, welches dieselben Zugeständnisse allen Staaten machen müsse, würden dadurch große Opfer zugemuthet. Seine Regierung sei durch so viele und schicksalsvolle Wechsel bezeichnet gewesen, daß er lebhaft wünsche, seine Tage ohne fernere Störung und neue schmerzliche Opfer zu beschließen.

Friedrich Wilhelm wünschte diese Bitte zu erfüllen, verlangte aber vorher das Gutachten des Auswärtigen Ministeriums. Hier meinte man, daß das Gewähren einer Frist weiter nicht schaden könne, wenn Dänemark sie benutze, um sich in die Lage zu setzen, endlich den Beschwerden der Mächte Rechnung zu tragen. Doch könne man sich auf keine förmliche Abmachung einlassen, um nicht bei den anderen Mächten, deren Mitwirkung auf Dänemark unentbehrlich sei, und im Inland Mißdeutungen zu erwecken. Das von Eichhorn entworfenene Antwortschreiben war daher sehr vorsichtig abgefaßt und sprach die Erwartung aus, daß die dänischen Behörden die Anssetzung der Verhandlung zu einer Neuregelung der Sundzollverhältnisse benutzen und die lästigen Formen der Zollerhebung baldigst ändern würden.

Als die Schweden inne wurden, daß Preußen die Verhandlungen mit Dänemark vor der Hand nicht wieder aufzunehmen geneigt sei, entschlossen sie sich, ihrerseits in Kopenhagen Schritte zu thun. Die Presse und das gesammte Publikum verlangten nämlich stürmisch eine Beseitigung der Handel und Verkehr schwer schädigenden Sundzollplacereien. Auf Grund eingehender Arbeiten des schwedischen Generalkonsuls in Kopenhagen wurde eine lange Denkschrift aufgesetzt, welche alle bei der Erhebung des Zolls eingeschlichenen lästigen Mißbräuche und daneben auf Grund historischer Thatfachen das Recht aller Ostsee-Hansestädte auf Freiheit vom Zoll darthat. Im August wurde die Schrift der dänischen Regierung übergeben. Nachdem sie gedruckt war, erhielt sie Preußen vertraulich mitgetheilt. Eine offizielle Versendung des Memoires an die anderen Mächte war nur für den Fall ins Auge gefaßt, daß Dänemark jedes Eingehen auf die Beschwerden verweigere. Als aber die Dänen wieder ihre alte Taktik begannen und die Sache unter allerlei Vorwänden in die Länge zu ziehen suchten, erhielt der schwedische Gesandte im Oktober Befehl, in Kopenhagen mitzutheilen, daß, falls bis zum 1. Dezember eine Antwort nicht erfolge, seine Regierung neue ernste Schritte zu thun gedenke.

Von allen in der Sache interessirten Mächten war nur Rußland auf Dänemarks Seite, während England wie Holland sich neutral verhielten. Die Berichte der preussischen Vertreter an diesen Höfen ließen darüber keinen Zweifel. Palmerston und Borsfoll antworteten stets ausweichend, wenn sie gefragt wurden, was sie in der Sundsache zu thun gedächten. Bei beiden spielte dabei sicherlich die stille Freude über die Erschwerung des Aufkommens der Ostseeschifffahrt eine Rolle. Doch wurde England wohl bei seinem Verhalten auch durch den Wunsch geleitet, sich für den Fall eines schon damals in der Luft schwebenden Krieges mit Rußland die Freundschaft des den Sund beherrschenden Staates zu sichern. Noch mehr wirkte nach des preussischen Gesandten von Liebermann Ueberzeugung dieses Motiv bei Rußland mit. Nesselrode hatte ihm auf eine Anfrage mit einiger Verlegenheit geantwortet, daß er die Sache zu studiren noch keine Zeit gehabt habe, was offenbare Unwahrheit war. Er hatte alsdann betont, daß es Rußland stets widerstrebt habe, gegen ein so schwaches Land wie Dänemark, welches noch dazu seit Beginn des Jahrhunderts so schwere Verluste erlitten habe, eine scharfe Sprache zu führen. Auf Liebermanns Bemerkung, daß Dänemark sich doch jene Verluste durch seine

Allianz mit Neapelcon selbst zugezogen habe, daß andere Staaten nicht weniger gelitten hätten und daß gerade die ewige Großmuth der drei Kontinentalgroßmächte den kleinen Staat zu seinen Uebergriffen verleite, ging Resjelrode gar nicht ein. Der preussische Gesandte führte sein Verhalten außer auf das politische Motiv auch auf die engen Beziehungen des langjährigen dänischen Vertreters in Petersburg Grafen Blome zum Hofe zurück. Blome gelte schon halb als russischer Agent. Mitwirke auch, daß Rußlands eigene Schifffahrt nur klein sei, die Ausfuhr seiner Produkte meist auf fremden Fahrzeugen geschehe, und seine Hauptartikel eine Begünstigung im Sundzoll genössen.

Troßdem den Dänen dieser Sachverhalt genau bekannt war, fürchteten sie doch, daß die immer allgemeiner werdenden Angriffe der Presse und die Mißstimmung der öffentlichen Meinung eines Tages des Fortbestand ihres Zolls in Frage stellen werde. Ernstlicher als je faßten sie daher das schon früher erwähnte Ablösungsprojekt ins Auge. Im Oktober 1839 übergab der dänische Gesandte Graf Reventlow in Berlin in tiefstem Geheimniß dem auswärtigen Minister eine an ihn gerichtete Note Krabbes. Es wurde darin erstlich der Dank für die Vertagung der Verhandlung ausgesprochen und mitgetheilt, daß für schnelle Abfertigung der Schiffe und Beseitigung sonstiger Mißbräuche Sorge getragen sei. Auch die Herabsetzung einzelner Zollsätze werde in Erwägung gezogen. Dänemark befände sich aber hierbei in einer sehr schwierigen Lage. Jede auch nur geringe Milderung des Tarifs müsse allen Staaten gewährt werden und müthe daher Dänemark ein unverhältnismäßiges Opfer zu. Zufrieden aber stelle es doch Niemanden, gebe vielmehr nur immer den Anlaß zu neuen Forderungen. Der Zeitgeist fordere eben die gänzliche Beseitigung des Zolls. Aus diesem Grunde habe die dänische Regierung eine Ablösung in Erwägung gezogen. Es schiene das Einfachste, das jede Regierung nach dem Verhältniß der Zahl ihrer Schiffe, welche etwa während der letzten 10 Jahre den Sund befahren hätten, an Dänemark eine bestimmte Summe zahle. Dazu aber wäre ein gleichzeitiger Abschluß mit einigen 20 Staaten erforderlich, weil im andern Falle bei Wegfall aller Kontrolle im Sund viele Schiffe einfach unter der Flagge eines schon abgelösten Staates fahren würden. Eine so große Verhandlung hätte sicher wenig Aussicht auf Erfolg. Anders wäre es, wenn die Ostseemächte allein die Ablösung übernähmen und sich dafür durch einen Zuschlagszoll in ihren Häfen schadlos hielten. In letzter Linie falle ja doch der Zoll sowieso stets auf die Waaren der Ostseegebiete, die anderen Völker legten keinen Betrag nur aus. Und der Hauptgewinn an Zeit und Geld komme ihnen zu statten. Die Handelskammer in Hull habe bereits Erhebung des Zolls in den Ein- und Ausseehäfen verlangt. Dieser Wunsch würde mit Annahme des dänischen Vorschlags verwirklicht. Statt baarcs Geld zu zahlen, brauchten die Ostseestaaten nur je den entsprechenden Antheil an der Staatsschuld Dänemarks zu übernehmen. Wie die Note ferner ausführte, würden nach den vorliegenden Ergebnissen des Jahres 1837 von der Summe etwa $\frac{2}{3}$ auf Rußland, $\frac{1}{6}$ auf Preußen, $\frac{1}{14}$ auf Schweden, $\frac{1}{21}$ auf Dänemark, $\frac{1}{59}$ auf Mecklenburg und $\frac{1}{200}$ auf Lübeck fallen. Dänemark erklärte sich schließlich bereit, mit jedem einzelnen dieser Staaten

so gleich auf dieser Basis einen Vertrag zu schließen und dann die Schiffe desselben vom Zoll zu befreien.

Bevor man in Berlin der Angelegenheit näher trat, starb der alte König Frederik VI. und Christian VIII. bestieg den dänischen Thron. Dies und andere Geschäfte verzögerten eine Beschlüßfassung, bis Anfang Januar 1840 der dänische Gesandte dringend um baldigen Bescheid bat. Nunmehr fand eine mündliche Konferenz mit Alvensleben statt, bei der auch die von Dänemark inzwischen mitgetheilten finanziellen Ergebnisse des Zolls in Betracht gezogen wurden. Innerhalb der 10 Jahre von 1829 bis 1838 hatte derselbe 19 424 597 Reichsbankthaler, mithin im jährlichen Durchschnitt 1 942 459 ergeben, was 1 456 845 preussische Thaler ausmachte.

Das Resultat der Berathung war ein langer, von Eichhorn entworfener Bericht der beiden Minister an den König. Die gesammte Lage wurde darin einer klaren Beleuchtung unterzogen. Wenn auch eine Ablösung des Zolls, bei der alle seefahrenden Staaten nach der Schiffszahl theilhaftig wären, auf den ersten Blick für Preußen finanziell vortheilhafter erschiene, so sei doch der andere Weg vorzuziehen. Denn einmal müßte bei ersterem Verfahren Preußen ohne weiteres dem Beispiel anderer Mächte folgen, um denselben nicht einen mächtigen Vorprung für die Ostseefahrt zu gewähren, ferner würde die Verhandlung sicher sehr lange dauern und während derselben der Aufenthalt im Sund zur Vorlage der Schiffspapiere auch weiterhin unvermeidlich sein. Dagegen wäre, falls die Ostseestaaten allein in Betracht kämen, eine rasche Verständigung möglich. Aller Vortheil wäre auf ihrer Seite und eine nennenswerthe Belastung derselben trete nicht ein. Allerdings würde behufs des Abschlusses eine ganz genaue Feststellung des Antheils der einzelnen Staaten nöthig sein, und man hoffe auch, daß bei Bemessung des Prozentsatzes, nach dem die auf Preußen entfallende Summe zu kapitalisiren wäre, Dänemark den bisher zu viel erhobenen Zoll abziehen werde. Unbedingt empfehle sich gleichzeitiger Abschluß mit allen Staaten, da nur so jeder Aufenthalt im Sund zu vermeiden wäre. Die Minister legten ferner dar, daß aus dem Ueberschuß der in preussischen Häfen zu erhebenden Ersatzzölle ein Fonds zur Amortisirung der ganzen Abgabe gebildet werden könne. Die anfangs erwachsenden Kosten wären unerheblich und dadurch noch gemildert, daß der bisher Stettins Handel gewährte Zollrabatt von $2\frac{1}{2}\%$ wegfiel. Wenn auch nicht pekuniär, hätte der Handel auf der Stelle durch Erspargung des Aufenthalts im Sund und Wegfall der Scherereien Vortheil. Sie befürworteten daher lebhaft die Anknüpfung der Verhandlung mit Dänemark.

Der König erklärte sich am 28. März 1840 damit einverstanden, indem er zugleich anordnete, daß für den Fall des Scheiterns dieses Versuches andere Maßregeln ins Auge gefaßt würden. Am 7. April erhielt daher Graf Reventlow die Mittheilung von der Annahme des dänischen Vorschlags. Es hieß in der von Eichhorn entworfenen Note: „Es ist eine große Sache, welche unsere beiden Höfe zu unternehmen beginnen; krönt ein glücklicher Erfolg ihre Bemühungen, so werden die Völker sie segnen und die so innig gehegte gegenseitige Freundschaft der Herrscher wird ungestört von äußeren Konflikten und Beschwerden der Unterthanen immer fester sich begründen.“ Mündlich wurde dem Gesandten dabei kundgegeben,

daß Preußen nicht mehr als ein Sechstel der Ablösungssumme zu zahlen geneigt sei und auf eine angemessene Erleichterung bei der Zahlung als Ersatz für die seit Jahren zu viel erhobenen Zölle Anspruch mache.

Nach der oben entrollten Sachlage hing der Erfolg der von Dänemark angeregten Verhandlung im wesentlichen von Rußland ab. Es fragte sich, ob der Zar geneigt sein werde, $\frac{2}{3}$ der Ablösungssumme zu übernehmen. Die dänische Regierung, der das Gelingen des Plans am Herzen lag, hatte denselben daher schon gelegentlich der Notifizirung der Thronbesteigung Christians in Petersburg vertraulich mittheilen lassen. Von Seiten Kesselrodes war aber bis dahin keine Aeußerung erfolgt. Nunmehr des Einverständnisses mit Preußen sicher, wandte sich Minister Krabbe aufs neue und zwar gemeinsam mit Preußen an das russische Cabinet. Auch der russische Gesandte in Berlin wurde für die Angelegenheit zu gewinnen versucht.

Im Allgemeinen erwartete man Zustimmung des Zaren aus denselben Gesichtspunkten, die ihn ja schon bisher immer für Dänemark einzutreten veranlaßt hatten. Aber der Empfang, den der dänische Geschäftsträger bei Kesselrode fand, entsprach nicht dieser Hoffnung. Der Kanzler bedauerte, daß ihm die Sache erst so spät zugehe, wo der Zar abwesend und der Finanzminister abzureisen im Begriff sei. Es fehle daher für den Augenblick die Möglichkeit zu einer Entscheidung. Ferner betonte er, daß die Höhe der Summe, die auf Rußland entfallen würde, große Bedenken erzeuge, umso mehr als er einen Vortheil für den Handel bei der Abmachung nicht finden könne, wenn der Zoll nicht ganz wegfalle. Aehnlich äußerte sich Kesselrode dem preussischen Geschäftsträger Graf Westphalen gegenüber. Er führte auch noch an, daß russischerseits gar kein Bedürfniß nach Aufhebung des Zolls bestehe. Für russische Schiffe ferner solle selbst der Vortheil der Reiterparniß im Sund fort, da man sie ja der Quarantäne wegen dort anhalte. Uebrigens verwies er Preußen auf den Besuch, den Cancrin Berlin machen werde, und empfahl bei dieser Gelegenheit mit ihm die Sache zu besprechen.

Zu dieser unerwarteten Haltung Rußlands traten noch andere Schwierigkeiten. England, obwohl von dem dänischen Vorschlag, der seinem Handel großen Nutzen bringen mußte, ohne daß ihm irgend welche Kosten erwachsen, in Kenntniß gesetzt, machte gar keine Miene, sich dafür zu interessieren. Der holländische Minister Verstoll erklärte rund heraus, daß er jeder Verhandlung über Abschaffung des Sundzolls fern zu bleiben gedenke, da der Handel Hollands darunter nicht leide und er viele Schwierigkeiten befürchte. Allerdings hatte er nur eine Ablösung im Auge, bei der alle seefahrenden Staaten theilhaftig wären. Schweden streift sich noch immer mit Dänemark über die Berechtigung des ganzen Zolls. Letzteres hatte seinen historischen Darlegungen eine spätsündige Widerlegung entgegengesetzt, welche Schweden zu einer Replik veranlaßte. Zugleich wandte es sich zur Unterstützung seiner Beschwerden an England.

Palmerston, welcher, wie erwähnt, bis dahin sich um die Angelegenheit nicht gekümmert hatte, faßte nun plötzlich Interesse dafür und ließ im Mai 1840 durch den englischen Gesandten Wynn in Kopenhagen Vorstellungen gegen die Höhe des Sundzolls machen. Zugleich bot er seine

Vermittelung in dem Streit mit Schweden an. Getheilt wurden die Beschwerden über den Zoll übrigens auch in Dänemark selbst. Die Kaufmannschaft legte ihm das Sinken des dänischen Handels nicht zum wenigsten zur Last und bat in einer an den König Christian bei seiner Thronbesteigung gerichteten Denkschrift unter anderem auch um Beseitigung der Sundabgabe. Auch in der Kammer regten sich Stimmen gegen dieselbe.

Da entstand Ende Mai neue Hoffnung auf Gelingen des dänischen Ablösungsplans. Schweden, welches, um nur endlich einmal der lästigen und von dem Parlament lebhaft bekämpften Abgabe ledig zu werden, Zahlung einer jährlichen Pauschalsumme für eine gewisse Zeit vorgeschlagen hatte, erklärte sich bereit, auf den dänischen Vorschlag einzugehen. Das gab den Anlaß zu neuen Vorstellungen in Petersburg. Preußen widerlegte Nesselrodes Ansichten. Es wies darauf hin, daß ein Quarantänezwang im Sund nicht bestehe. Die aus der Ostsee gehenden Schiffe seien sowieso frei und den ankommenden verdächtigen stehe frei, im Sund oder im Bestimmungshafen ihre Gesundheitsverhältnisse untersuchen zu lassen. Man deutete auch auf die politische Wichtigkeit der Sache für Rußland hin. Aber damals war die Gefahr eines Krieges mit England für Rußland weniger drohend, und so blieb Nesselrode dabei, die Sache bis zum Winter zu verschieben. Auch der Einfluß des Baron Stieglitz, hinter den sich Schweden steckte, vermochte ihn zu keiner anderen Haltung zu bestimmen. Gerade mit Rücksicht auf einen möglichen Krieg, erklärte er, könne Rußland keine so bedeutende Zahlung übernehmen.

Bei dieser Lage der Dinge richtete plötzlich am 1. August 1840 der englische Gesandte eine sehr lange und energische Note an die dänische Regierung, worin er sofortige Beseitigung der Beschwerden gegen die Erhebung des Sundzolls unter Widerlegung aller bisher von Dänemark erhobenen Einwände forderte. Her Majesty's Government, schrieb er, feel that it is impossible for them any longer to acquiesce in the practice which is at present pursued at the Sund, which is condemned by the united voice of all maritime nations and is believed not even to have the approbation of His Danish Majesty's own subjects. Der Ablösungsplan wurde nur am Ende kurz erwähnt, und zwar in einer Weise, daß man sah, daß England seine Verwirklichung nicht für wahrscheinlich erachtete.

Gedrängt von allen Seiten, die ablehnende Haltung Rußlands vor Augen, kammerte sich Dänemark im Herbst 1840 geschickt an das englische Anerbieten einer Vermittelung, um nicht eines Tages seines ganzen Zolls verlustig zu gehen. Am 9. November 1840 theilte Minister Krabbe nach einigen Redensarten des Bedauerns darüber, daß England sein uraltes Sundzollrecht in Frage stelle, dem Sir Wynn mit, daß seine Regierung, um den Diskussionen ein Ziel zu setzen, sich entschlossen habe, den englischen Forderungen zu entsprechen. Der Gesandte für London Freiherr von Blome habe Antrag erhalten, sich sofort auf seinen Posten zu begeben und eine Vereinbarung herbeizuführen. König Christian wolle Opfer bringen, so weit sie dem Interesse seiner Unterthanen und seinen vertragsmäßigen Verpflichtungen entsprächen. Zum Schlusse war nochmals betont,

daß der beste Weg zur Hebung aller Beschwerden jedenfalls Vornahme der von Dänemark beantragten Ablösung sein würde.

Preußen wurde von diesem Notenwechsel durch Krabbe sogleich in Kenntniß gesetzt und um Unterstützung bei der Verhandlung in London angegangen. Bei diesem freundschaftlichen Verhalten der Dänen und da andererseits die Ansicht auf Rußlands Zustimmung zu dem Ablösungsplan immer schwächer wurde, — war doch Cancrin, ohne ein Wort darüber zu verlieren, durch Berlin gereist — glaubte man dem Wunsche der dänischen Regierung entsprechen zu müssen¹⁾. Baron Bülow in London erhielt Auftrag, mit Blome eng zusammenzuwirken. Zugleich wurde ihm aber vertraulich mitgetheilt, daß man den Hauptwerth noch immer in den Ablösungsplan setze und daß er doch England dafür und womöglich auch zu einer Einwirkung auf Rußland gewinnen solle. So lange das Gelingen des Planes nicht gesichert sei, habe natürlich auch jede Erleichterung des jetzigen Systems Werth. Er möge daher darauf halten, daß Dänemarks Konzessionen recht reichlich ansähielen. Weitergehenden Rechten und Beschwerden gedente man allerdings keineswegs dafür zu entsagen.

Palmerston hatte zu der Verhandlung sofort den sachkundigen Generalconsul aus Helsingör, Mac Gregor, bernfen, und noch im Dezember nahmen die Besprechungen ihren Anfang. Bülow blieb genau vom Gange derselben unterrichtet, vermochte aber auf die Engländer keinen Einfluß auszuüben und den preussischen Interessen Gehör zu verschaffen. Am 5. März 1841 verlangte England Durchführung der Normirung des Zolls auf 1%, am 26. gestand Dänemark diesen Grundsatz für eine Reihe von Artikeln zu, die im Christianopeler Tarif nicht genannt waren, und erbot sich, eine Revision der gesammten Sundzollrolle durch eine gemischte Kommission vornehmen zu lassen. Palmerston ließ darauf, da eine solche Verhandlung von unabsehbarer Dauer geworden wäre, einfach einen den englischen Bedürfnissen entsprechenden Tarif aufstellen, worin der Zoll für manche Artikel, die bisher weniger als 1% zahlten, erhöht, für eine Reihe anderer aber etwas herabgesetzt war. Im Mai 1841 nahm Dänemark diesen Tarif an. Zwei dänische Zollbeamte, die nach London gesandt waren, stellten sofort alle Modalitäten fest und derselbe trat gleich darauf in Kraft.

Mit Rücksicht auf Rußland, dessen Produkte meist unter 1% zahlten, ließ Dänemark übrigens in dieser Hinsicht Alles beim Alten. Die noch für London oder Helsingör in Aussicht genommenen Verhandlungen sollten lediglich das Sportelwesen und Erleichterungen bei der Zollerhebung betreffen.

In Berlin war man über diesen Gang der Dinge natürlich wenig erfreut. Eine Durchführung des 1% für alle im alten Tarif nicht benannten Waaren hätte allerdings einen Theil der bisherigen Beschwerden beseitigt. Aber der von England angenommene Tarif entsprach durchaus nicht den preussischen Forderungen. Alvensleben hatte es von vornherein

¹⁾ Geheimrath Michaelis schöpfte freilich sofort Argwohn. Er fürchtete, daß Dänemark nur England, vor dem es nach seinem rücksichtslosen Vorgehen in Neapel doppelte Furcht hatte, beruhigen wolle, um den Ansprüchen anderer Staaten besser Widerstand leisten zu können. Aber seine Ansicht drang nicht durch.

für einen Fehler erklärt, daß man nicht eine offene und volle Theilnahme an den Londoner Verhandlungen beansprucht habe. Man hätte dazu wenigstens die Möglichkeit besessen, bei den anderen Staaten gegen das Abkommen Protest einzulegen. Der auswärtige Minister wollte wenigstens hinsichtlich der Beschwerden über die Erhebungsart etwas mehr erreichen und wies daher Bülow an, Zuziehung eines preussischen Kommissars bei den Helsingöorer Besprechungen zu fordern. Kaum war aber das Verlangen gestellt, so theilte der dänische Geschäftsträger in Berlin das Vereinfachte mit, dankte für Bülows Unterstützung, bat um Preußens Zustimmung und theilte mit, daß es Dänemark sehr erwünscht wäre, wenn Preußen auf eine Theilnahme an der Helsingöorer Verhandlung verzichte. Es würden sonst alle Staaten Kommissare senden wollen und so der Abschluß erheblich verzögern. Man versprach dafür, den preussischen Konsul genau auf dem Laufenden zu erhalten.

Zu Rußland hatte Krabbe denselben Wunsch ausgesprochen und Kesselrode hatte auch ohne weiteres auf Theilnahme an den Besprechungen verzichtet. Baron Werther, der Leiter der auswärtigen Angelegenheiten, glaubte ebenso handeln zu müssen. In der That war ja auch von den Besprechungen in Helsingör wenig zu erwarten. Schweden, welches dabei wegen seiner Sündinteressen zugezogen wurde, fand, daß England mit Dänemark Alles im Voraus abgekartet hatte. Nach wenigen Tagen schon, im August 1841, kam ein neununddreißig Paragraphen umfassender Vertrag zwischen beiden Mächten über die Formen der Zollerhebung und die Erhöhung der Leuchtfeuer Gelder zu Stande, dem Schweden beirat¹⁾.

Mit geringen Opfern hatten so die Dänen für die nächsten 10 Jahre sich den ruhigen Fortbesitz ihrer einträglichen Geldquelle wieder gesichert. Sie konnten hoffen, daß bei dem fortdauernden Aufschwung des Handels die Einnahme sogar noch steigen werde. Der in der Noth gefasste Ablösungsplan wurde nun vor der Hand bei Seite gelegt, wie Liebermann den gelegentlichen Aeußerungen des dänischen Vertreters in Petersburg entnahm. Freude herrschte darüber außer in Oesterreich wohl nur noch in Hamburg, wo die Kaufmannschaft schon im Jahre 1840 sich zu einer eifrigen Vertheidigerin des Sündzolls, natürlich nur aus kleinem Konkurrenzneid gegen die Ostseehäfen, aufgeworfen hatte.

Das Auswärtige Ministerium in Berlin hatte den Sommer 1841 bemüht, um nochmals alle Beschwerdepunkte der preussischen Kaufleute zu prüfen und die Rechtsmittel der ehemaligen Hansestädte einer erneuerten Untersuchung zu unterziehen, um die in Kopenhagen zu stellenden Forderungen genügend begründen zu können. Dr. von Lancizolle hatte die Prüfung der hanseatischen Ansprüche übertragen erhalten. Nach seiner gründlichen Darlegung ließen sich Ansprüche auf Zollfreiheit nur für Stettin und die hinterpommerischen Städte unter Berufung auf den Odenseer Vertrag erheben. Die späteren Friedensschlüsse ständen dem nicht im Wege, es sei vielmehr für die lange Vorenthaltung dieses Rechts eine Entschädigung zu beanspruchen. Doch neigte er zu der Ansicht, daß dieser Rechts-

¹⁾ Abdruck der Verträge bei: Scherer, Der Sündzoll. S. 215 ff.

anspruch wohl auf so viele Hindernisse und Verwickelungen stoßen werde, daß er eigentlich nur den Werth einer Waffe bei der Unterhandlung habe.

Der Finanzminister berief drei Stettiner Kaufleute nach Berlin, darunter den italienischen Generalkonsul Lemonius, welcher seit Jahren der Angelegenheit eingehendes Studium gewidmet hatte, und befragte sie über ihre Ansichten. Es ergab sich dabei, daß Dänemark in der Zeit von 1819 bis 1839 etwa 2 435 000 Thlr. widerrechtlich zu viel an Zoll erhoben hatte. Der Hauptwerth wurde von Seiten der preussischen Kaufleute auf Herabsetzung der Zölle für Rohzucker, Spiritus, Salz und Baumwolle auf 1% gelegt, sowie auf Vereinfachung der Erhebungsformalitäten. Die übrigen 64 Artikel, bei denen mehr als 1% Zoll erhoben wurde, galten daneben als unwesentlich.

Die Frage war nur, ob es gelingen werde, diese Ansprüche bei Dänemark durchzusetzen. Verhielt man sich in Kopenhagen ebenso ablehnend wie früher, so war das Finanzministerium sich darüber klar, daß die gewöhnlichen Gegenmaßregeln wie Flaggenelder, Differenzialzölle und dergl. in diesem Falle wirkungslos wären, da in Folge der natürlichen Verhältnisse Dänemark weit weniger auf Preußen angewiesen war als umgekehrt. Doch versprach man sich dann von dem 1826 in Bezug auf den zu hohen Reichszoll mit Erfolg angewendeten Mittel Wirkung. Es sollte nämlich den preussischen Schiffern mitgetheilt werden, daß sie nicht verpflichtet wären, mehr als 1% zu zahlen. Da Dänemark kein Recht habe, die Schiffe zu durchsuchen und zu bestrafen, und bei Anwendung von Gewalt ganz Europa gegen sich aufbringen würde, werde es nachgeben müssen.

Im Auswärtigen Ministerium wollte man diese Seite der Frage zunächst nicht in Erwägung ziehen, da man der Meinung war, daß die dänische Regierung in Erwiderung der ihr erwiesenen Rücksichtnahme die gerechten Wünsche Preußens erfüllen werde. Am 30. November 1841 erstatteten daher beide Minister dem König Bericht über die Sachlage und beantragten nur, über die Herabsetzung des Zolls bei den wichtigsten Artikeln und erleichterte Erhebungsweise in Unterhandlung treten zu dürfen, ohne der im Falle eines Mißlingens zu ergreifenden Schritte zu gedenken.

Viertes Buch.





1. Kapitel.

Zeit der Einführung des Tarifs von 1818 in Preußen, welcher im Wesentlichen auf den Zollverein übergegangen war, hatte bis zum Jahre 1840 die Frage nach der Höhe der einzelnen Zollsätze keine besonderen Schwierigkeiten bereitet. Obwohl die Preise vieler Waaren gesunken, blieb der Zoll unverändert. Besondere Begünstigung einzelner Länder wurde nach Möglichkeit vermieden. Maßregeln zur Beförderung einzelner Zweige der Industrie und des Handels sowie zur Belebung des Exports waren nur selten und ausnahmsweise ergriffen worden. Der Grund lag ebenso in der Schwerfälligkeit der Verfassung des Zollvereins wie in den durchaus freihändlerischen Ansichten der preussischen Beamtenwelt.

Mit der Zunahme der Industrie im Zollvereinsgebiete, mit dem Anwachsen der Produktion und der steigenden Schwierigkeit, die Gewerbs-erzeugnisse im Inlande abzusetzen, entstand jedoch in den Kreisen der Geschäftseleute ein immer stärkeres Verlangen nach Ausschließung des fremden Wettbewerbs, nach Hebung der Schifffahrt und Beförderung des Exports. Schon Ende der dreißiger Jahre erregten vorher unbeachtete handelspolitische Fragen plötzlich das allgemeinste Interesse. Der Handelsvertrag mit England, welcher den Beamten sehr vortheilhaft gedünkt hatte, rief lauten Unwillen wach, weil er den erhofften wirtschaftlichen Aufschwung Deutschlands zu lähmen drohte.

Ihren klassischen Ausdruck verlieh diesen Bestrebungen das 1841 erschienene Hauptwerk Friedrich List's: Das nationale System der politischen Oeconomie. Statt der abstrakten Prinzipien und hergebrachten Theorien der damaligen Volkswirtschaftslehre führte dies Buch die geschichtlichen Thatfachen ins Feld und versuchte auf historischem Wege die Grundsätze festzustellen, welche die wirtschaftliche Politik Deutschlands zu leiten hätten. An dem Entwicklungsgange Italiens und der Hanse, Spaniens, Hollands, Frankreichs und besonders Englands wies es nach, welche Ursachen den Verfall der einen und die Größe des letzteren herbeigeführt haben.

In England sah List das Muster, welches Deutschland mit Hintenansehung seiner bisherigen kosmopolitischen und philanthropischen Neigungen nachahmen müsse. England habe, führte er aus, stets die Einfuhr produktiver Kraft der Einfuhr von Waaren vorgezogen, das Aufkommen

solcher Kraft sorgsam gepflegt; nur Rohstoffe ein-, nur gewerbliche Erzeugnisse ausgeführt. Den Ueberfluß an produktiver Kraft habe es auf Kolonisation und Unterwerfung barbarischer Nationen verwendet, dann aber die Versorgung der Kolonien mit Industrieerzeugnissen sowie die Abnahme der dortigen Rohstoffe sich vorbehalten und die Schiffahrt mit ihnen monopolisirt. Er legte ferner dar, wie England Verträge stets nur geschlossen habe, wenn es dabei gewonnen, wie es weder vor Begünstigung des Schmuggelhandels noch vor Krieg zurückgeschreckt sei, wenn es sich um Erringung wirtschaftlicher Vortheile gehandelt habe. Zum Schluß betonte er das Geschick dieses Staates, seinen stets auf eigenen Nutzen berechneten Maßnahmen einen menschenfreundlichen Schein zu verleihen. Aus alledem zog er die Lehre, daß die Mächte des europäischen Festlandes geschlossen dem übermächtigen Inselstaat entgegenzutreten müßten. Er verlangte, daß das geeinte Deutschland gemeinsam mit Belgien eine Seemacht bilde und eine von großen Gesichtspunkten geleitete Handelspolitik in Werk setze.

Als unentbehrliche Voraussetzungen für eine wahre Großmachtstellung Deutschlands erklärte er: Vetreibung des Seehandels auf eigenen Schiffen, direkten Bezug der Kolonialprodukte von den Tropenländern und Bezahlung durch deutsche Gewerbeerzeugnisse, Schutz der deutschen Flagge, ein vollständiges Strom-, Kanal- und Eisenbahnsystem, Vertretung der deutschen Interessen im Auslande durch Konsuln und Diplomaten sowie Regelung und Leitung der Auswanderung. Um dieses Ziel aber zu erreichen, sah er ausreichenden Schutz der Industrie sowie Ausdehnung des Zollvereins auf die Nordseestaaten nebst Holland und Belgien als unerläßlich an. Der Schutzzoll sollte nach seiner Ueberzeugung nie die fremde Konkurrenz vollständig ausschließen, er sollte nur verhüten, daß die einheimische Industrie gefährdet werde. Wenn mit seiner Hülfe erst der gesammte innere Bedarf gedeckt und eine Ueberlegenheit über die anderen Nationen erzielt sei, dann werde dem Lande am besten durch freien Handel und Entfesselung aller Kräfte gebient.

So laut die doktrinären Vertreter der Volkswirtschaft gegen dieses ihre in Deutschland bisher wie ein Evangelium hingenommenen Theorien umstürzende Buch ihre Stimme erhoben, so lebhaften Beifall fand es in der Geschäftswelt und beim großen Publikum. Was Allen am Herzen lag, der Wunsch nach nationaler Unabhängigkeit auf wirtschaftlichem Gebiete, war hier im Wesentlichen klar ausgesprochen. Einzelne Irrthümer, welche List untergelaufen waren, fielen dem gegenüber nicht ins Gewicht. Auf die Kreise, welche die Geschichte der deutschen Stämme lenkten, übte das Werk aber einen tieferen Eindruck schon deshalb nicht sogleich aus, weil hier daß Mißtrauen gegen die Person des Verfassers ein zu tiefgehendes war¹⁾. Abgesehen davon erschreckte sie auch die Kühnheit der

¹⁾ Der preussische Gesandte in München, Graf Dönhoff, war stets der Ansicht, daß List für einige Tausend Thaler zu kaufen sei. Er berichtete wiederholt über seine schlechte Vermögenslage, die ihn sogar auf den Gedanken gebracht habe, ein Damenpensionat in Donau-Echingen zu gründen. Ein besonderer Dorn im Auge waren ihm die guten Beziehungen des gelehrten Agitators zum König von Bayern und dem Minister Abel. — Ein klein wenig mehr Anerkennung sollte ihm Herr von Rodow, der Gesandte in Stuttgart. Doch schrieb auch er eines Tages über das Zollvereinsblatt: „Das Benehmen

listischen Forderungen. Immerhin vermochte auch die Bureaucratie den Wünschen und Hoffnungen ihrer Zeit nicht auf die Dauer zu widerstehen und wurde langsam dazu gedrängt, den im „nationalen System“ entwickelten Plänen praktisch näherzutreten.

Die Kaufherren des Zollvereins empfanden, da sie fast gar keinen direkten Handel trieben, sondern sich beinahe ausschließlich der Vermittlung der Hanseaten und anderer Völker bedienten, die Zerspaltung Deutschlands, den Mangel einer allgemeinen Vertretung der deutschen Interessen im Auslande, das Fehlen einer deutschen Flagge und einer Kriegsflotte weniger als die Hansestädte. Hier fühlte man beinahe täglich die Nachteile des bisherigen Zustandes und vermißte oft schmerzlich bei den überherrschenden Unternehmungen die Unterstützung eines kräftigen einheimischen Staatswesens.

Aber daraus nahmen die freien Städte nicht etwa Anlaß, dem Zollverein näherzutreten, um mit seiner Hilfe ihr Ziel zu erreichen. Sie hätten vielmehr gern die bestehenden und noch zu erwartenden Vorzüge desselben genossen, ohne an den Lasten mitzutragen und irgend welches Opfer zu bringen. So entstand hier die Idee, im Anschluß an den deutschen Bund einen Verein aller deutschen Staaten zum Schutze einer anzunehmenden deutschen Flagge zu gründen. Schon 1839 wurde dieselbe in einer zu Hamburg erschienenen Broschüre: „Die Hansestädte in ihrem Verhältniß zu den Staaten des deutschen Zollvereins“ entwickelt. Auch die offizielle Erwiderung auf die Wurmsche Schrift hatte diesen Gedanken verfochten. 1841 nahm Dr. C. W. Asher in seiner Schrift: „Der deutsche Zollverein, die Augsburgische Allgemeine Zeitung und die neueste englische Zollgesetzgebung“ ihn nochmals an.

In demselben Jahre that, als Portugal plötzlich nur bremischen Waaren auf bremischen Schiffen die Behandlung als Landesprodukte zugeleichen wollte, der Bürgermeister Bremens und Bundestagsgeandter Smidt die ersten Schritte, dem Gedanken zu praktischer Ausführung zu verhelfen. Smidt¹⁾, von Hause aus Theologe, der Schöpfer Bremerhafens, war ein von Feuerzeifer beselzter, sehr tüchtiger und ehrlicher Mann. Aber er litt an einer großen Ueberschätzung des Einflusses der Hanse und hielt, nur immer die staatliche Selbständigkeit der freien Städte im Auge, trotz seiner liberalen Denkart stets zu Metternich. An den österreichischen Staatskanzler wandte er sich denn auch jetzt.

Gelegentlich eines Besuches in Schloß Johannisberg am 11. September 1841 lenkte er das Gespräch auf die Nothwendigkeit einer kommerziellen Einigung Deutschlands. Metternich stellte das Bedürfniß nicht in Abrede und sprach die Hoffnung aus, bald in der Lage zu sein, sie zu fördern, wenn auch nicht gerade durch Oesterreichs Beitritt zum Zollverein, den ihm die Verhältnisse nicht gestatten dürften. Es sei eine bedenkliche Aenderung der österreichischen Handelspolitik im Werke, welche der ungarische tüchtige Präsident der Hofkammer Freiherr von Kübeck betreibe. Er

und Weisheit des Vist sind allerdings viehischer Natur.“ Er machte auch wiederholt dem Besieger des Blatts, Freiherrn von Cotta, Vorstellungen.

¹⁾ Siehe über ihn Treitschke III. S. 579.

verlangte schließlich eine schriftliche Aufzeichnung. Smidt übergab ihm darauf eine Denkschrift. Es war darin ausgeführt, daß bei dem Bedürfniß der Küstenstaaten nach möglichst freiem Handel, während Süddeutschland nach Schutz schreie, der Anschluß der Nordseestaaten an den Zollverein noch in weiter Ferne stehe. Andererseits sei seit den Verträgen des Vereins mit Holland und England und in Folge der Konkurrenz anderer Länder für Deutschland die dringende Nothwendigkeit entstanden, nach Außen geschlossen aufzutreten und eine gemeinsame Handelspolitik zu verfolgen. Die Schwierigkeit lasse sich nun umgehen, wenn der deutsche Bund nach Außen als Staat auftrete, wie das etwa bei Schweden und Norwegen, England und seinen Kolonien, Spanien und den baskischen Provinzen der Fall sei. Es bedürfe dazu nur einer Reihe von Abmachungen, Revision der sämtlichen Verträge der Einzelstaaten, Errichtung einer Centralbehörde für Leitung der Handelsangelegenheiten und Einführung einer Bundesvertretung in fremden Ländern.

Als Metternich Ende September 1841 über Frankfurt nach Wien heimkehrte, besuchte sein Begleiter, Hofrath von Werner, den greisen Smidt und forderte ihn zu einer näheren Formulirung seiner Ansichten auf. Der Bremer Bürgermeister stellte daraufhin folgenden Plan auf: 1. Kommissare Preußens, Oesterreichs und der Hansestädte berathen den Entwurf einer deutschen Schiffsahrtsakte und Bildung eines ständigen Ausschusses. 2. Das Resultat der Konferenz wird den deutschen Seestaaten und dem Zollverein mitgetheilt. 3. Das so Vereinbarte wird durch Bundesbeschluß sanktionirt: bei Nicht einstimmigkeit wird es vorläufig in Kraft gesetzt, und der Beitritt den abweichend denkenden Staaten offengelassen. 4. Die fremden Seestaaten werden von den Beschlüssen des Bundes, als Basis für die Regulirung aller Verträge, in Kenntniß gesetzt. 5. Es wird eine beratende Centralbehörde errichtet; sie soll zunächst alle bestehenden Verträge durchsehen, ein deutsches Konsularwesen schaffen und in Zukunft alle Handelsfragen prüfen. — Werner nahm diese Vorschläge an sich, erkündigte sich, ob Preußen davon Kenntniß habe und einverstanden sei, und — Smidt hörte Nichts wieder von der Sache.

Unter solchen Umständen hielt er es für angezeigt, im Oktober 1842 sein Heil bei Preußen zu versuchen. Ohne seiner Schritte bei Metternich zu erwähnen, überlieferte er die Denkschrift dem Minister von Bülow und legte sie auch Graf Dönhoff, dem preussischen Gesandten beim Bundestage vor. Geheimrath Bierack zu Frankfurt, der Zollvereinsbevollmächtigte, dessen Ansicht Dönhoff sogleich einholte, versprach sich jedoch wenig von der Sache. Die Analogie mit England, Schweden, Spanien treffe nicht zu, da dort nur eine, in Deutschland dagegen so viele Regierungen beständen. Die Handelsfachen eigneten sich, wie die Erfahrung genügend dargethan, nicht zur Behandlung als Bundesfache, und für die Schiffsahrtsangelegenheiten allein empfehle es sich wohl kaum, eine eigene Centralbehörde zu schaffen.

Dönhoff theilte diese Anschauung. Er meinte, im besten Falle würde man durch den vorgeschlagenen Bund erreichen, daß England Triest den preussischen Häfen gleichstelle. Wenn erst der Zollverein ganz Deutschland umfasse, erfülle sich Smidts Absicht von selbst. Sei das undurchführbar,

so würde mit der von ihm empfohlenen Maßregel Nichts gewonnen. Er empfahl nur, die Denkschrift zu veröffentlichen, um daraus Kapital zur Förderung des Anschlusses der Nordseestaaten zu schlagen.

Inzwischen hatte sich schon die Presse der Angelegenheit bemächtigt und legte täglich die Nothwendigkeit von Schiffahrtsgezeizen, Unterscheidungszöllen und einer Vereinsflotte dar. So utopisch Vieles in diesen Bestrebungen war, fehlte es doch nicht an einem gesunden Kern, der auch besonnenen Geschäftsleuten gefiel. Der Fabrikbesitzer Diergardt in Biersen, der langjährige Vertrauensmann des Auswärtigen Ministeriums, empfahl im März 1842 dem Baron Bülow den Abschluß von Verträgen mit den amerikanischen Staaten auf der Grundlage differenzieller Zollbegünstigung. Aber leider war in jenen Ländern die Geneigtheit, in ein derartiges Verhältniß zu Preußen zu treten, nicht vorhanden. Bülow theilte das Diergardt im November mit und fügte hinzu: „Angenommen aber, daß dies der Fall wäre, daß ferner der diesseitige Kaufmanns- und Schifferstand in den Folgen des anzunehmenden Systems eine vollständige Entschädigung für die damit nothwendig zu verbindende Aufhebung der meisten unserer Navigationsverträge mit anderen Staaten, namentlich mit England, zu erhalten anerkennen würde, daß ferner im Innern des Vereins keine Gründe wider die Bevorzugung der Einfuhren zur See vor den Einfuhren zu Lande sich geltend machen würden; scheint doch unter allen diesen und anderen nothwendigen Voraussetzungen der Zeitpunkt zu der Annahme eines solchen neuen Systems erst alsdann eintreffen zu können, wenn einst der Zollverein bis an die Küste der Nordsee vorgerückt sein sollte.“

Diese Stellung entschloß man sich in Berlin auch Smidts Vorschlägen gegenüber, welche inzwischen vom Hamburger Syndikus Sieveking unterstützt worden waren, nicht zu verlassen. Der Bremer Bürgermeister erhielt unter rühmender Anerkennung seiner Anregung einer für Deutschland so wichtigen Maßregel nur die Mittheilung, daß man einen Entschluß von näheren Berathungen mit Sachverständigen abhängig machen müsse.

Die Hanseaten waren indessen entschlossen, ihren Plan nicht so rasch fallen zu lassen. Im März 1843 bemühte sich Sieveking in Wien aufs neue, Metternich für den Smidtschen Gedanken zu gewinnen. Viel Glück hatte er freilich dabei nicht. Metternich bezeichnete nachher dem preussischen Gesandten Canitz gegenüber das Projekt wegwerfend mit einer seiner Lieblingsredensarten als Ideologie. Canitz, der wenigstens einen Versuch zu machen empfahl, erhielt Ende März von Hause die Mittheilung, daß man von der Nothwendigkeit einer deutschen Schiffahrtsakte sich noch nicht habe überzeugen können und den Anschluß der Nordseestaaten an den Verein abwarten wolle.

Aber Smidt drängte weiter. Er kam im Frühling nach Berlin und versuchte persönlich die Angelegenheit zu fördern. Er brachte den von Sieveking ausgearbeiteten Entwurf einer Note mit, welche die drei Hansestädte in der Angelegenheit an den Bund zu richten vorhatten. Sie verlangten darin als erste That des Schiffahrtsbundes gemeinsame Verhandlung mit Portugal, welches immer noch auf seiner Ansicht hinsichtlich der hanseatischen Schiffe bestand. Man war sich jedoch in Berlin inzwischen immer klarer darüber geworden, daß der Vorschlag unannehmbar sei. Der

Direktor im Auswärtigen Ministerium, Eichmann, schrieb unterm 10. Juli 1843 an den Generalsteuereudirektor Kühne, daß mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Frage und die Person Smidts Verhandlungen nicht gut abzulehnen seien, doch könne Preußen auf den Plan nicht eingehen. Einmal nämlich würde man das Resultat der mit Portugal, Belgien und verschiedenen südamerikanischen Staaten schwebenden Unterhandlungen gefährden. Ueberdies würde Preußen, welches im Zollverein sich das Recht gewahrt habe, allein Schiffahrtsverträge zu schließen, sich der Nothwendigkeit aussetzen, jeder Zeit erst mit sämtlichen Bundesstaaten ein Uebereinkommen zu treffen. Allerdings schädige das Auftreten Portugals gegen Bremen auch das Binnenland und man fördere natürlich lieber die Rheberei der Hanse als die des Auslandes. Aber die Hansestädte könnten sofort über alle Schwierigkeiten hinwegkommen, wenn sie Einbeziehung in die von Preußen zu schließenden Verträge erbäten. Das wollen sie nicht, um nicht in ein Abhängigkeitsverhältniß zu gerathen. Ebenjowenig könne indessen ihrewegen Preußen seine Bewegungsfreiheit aufgeben und Streit mit Portugal beginnen. Schon jetzt sei es selbst bei dringenden Fragen im Bunde schwer, eine Einigung zu erzielen. Wie könnte man da den Entschluß in Handelsfragen von ihm abhängig machen! Selbst zu den Zeiten des alten deutschen Reichs habe ein Verhältniß, wie die Hanse es wünschten, nie bestanden. Sie sollten sich also einfach Preußen anschließen!

Kühne theilte diese Meinung. Die Hanse kümmernten sich im Allgemeinen gar nicht um den Bund, sie könnten alle ihre Wünsche durch den Zollverein erfüllt bekommen, möchten also diesem beitreten. „Eine deutsche Bundesflagge,“ fuhr er fort, „ist doch an sich nichts weiter als ein Streifen Leinwand mit etwas Buntem; reale Bedeutung erhält die Flagge erst dadurch, daß sie von anderen auf dem Meere Gleichberechtigten als das unterscheidende Zeichen der Schiffsangehörigkeit anerkannt wird.“ Darauf sei einstweilen wenig Hoffnung. Geheimrath Beuth urtheilte nicht weniger abfällig. Er würde der Sache das Wort reden, wenn sie Nutzen verspräche, selbst auf die Gefahr hin, den Zollanschluß der Hanse zu verzögern; aber er betrachte sie eher als schädlich. Der Bund würde überdies immer nur gegenseitige gleiche Behandlung für die Schiffe durchsetzen können, aber nicht, worauf es besonders ankäme, für die Ladungen. Nach seinen Beobachtungen war übrigens die öffentliche Meinung schon bedeutend abgekühlt, seit man einjah, daß die Maßregel die weitere Ausdehnung des Zollvereins aufhalten würde.

Das größte Aufsehen vielleicht machte der Vorschlag in England. So wenig sonst das Publikum dort um deutsche Angelegenheiten sich kümmerte, die plötzliche Ansicht, einen Wettbewerb in der Herrschaft über das Weltmeer entstehen zu sehen, verfehlte ihren Eindruck nicht. Lord Aberdeen fragte sofort den österreichischen Gesandten nach der Sachlage. Er that dabei so, als sände er den Gedanken sehr gut und als läge die Entstehung weiterer Marinen neben der englischen und französischen im Interesse Großbritanniens. —

Unter den geschilderten Umständen mußte Smid unverrichteter Sache von Berlin abreisen. Die Hansestädte zogen vor, ihre Note nicht erst in Frankfurt abzugeben und die Angelegenheit fallen zu lassen. Auch das

Interesse des Publikums hatte sich inzwischen mehr einer anderen Frage, der Erhöhung der Textilzölle, zugewendet. Schon 1839 hatte Baden höheren Schutz für die mechanische Spinnerei beantragt, war aber an heftigem Widerspruch der preussischen Finanzleute gescheitert¹⁾. Als Anfang Juli 1842 die Generalzollkonferenz in Stuttgart eröffnet wurde, nahmen Baden und Württemberg unter dem Beifall der süddeutschen Presse vereint die Sache aufs neue auf. Von allen Seiten waren Fabrikbesitzer herbeigeströmt. England und Belgien widmeten den Verhandlungen die gespannteste Aufmerksamkeit. In Berlin war man aber noch ebenso abgeneigt, den Garnzoll zu erhöhen, einmal unter dem Einfluß der in den Beamtenkreisen herrschenden theoretischen Ueberzeugung, andererseits aus Furcht vor England. Man besorgte, daß eine Tarifierhöhung in dem Momente, wo Peel seine Reformen begann, die Briten zu Gegenmaßregeln veranlassen würde.

Den süddeutschen Schutzöllnern gab diese Haltung Anlaß zu heftigen Angriffen. Man schenkte selbst nicht davor zurück, Preußen selbstsüchtiger Ziele zu beschuldigen. Geheimrath Michaelis verfaßte dem gegenüber zur Rechtfertigung des in Berlin vertretenen Standpunktes eine lange Note, welche unterm 25. August 1842 dem Gesandten in Karlsruhe, von Radowitz, zugefandt und auch den übrigen Vertretern bei den Vereinststaaten mitgetheilt wurde. Nach Widerlegung der für Erhöhung der Garnzölle ins Feld geführten Argumente hieß es darin:

„Seitdem der Süden von Deutschland mit Preußen und den meisten norddeutschen Staaten zu einem großen Zollverein zusammengetreten ist, hat für die industrielle und commercielle Entwicklung Deutschlands augenscheinlich eine neue Epoche begonnen. Es war dabei die nächste Absicht, den beteiligten Ländern die gegenseitigen und naturgemäßen Vortheile eines großen inneren Produktions- und Handelsgebietes zu verschaffen. Der Preussische Tarif durfte zu einer allgemeinen Annahme um so geeigneter erscheinen, als seine Sätze mäßig sind, und das ihm zum Grunde liegende System sich bereits seit einer Reihe von Jahren durch den Erfolg bewährt hatte. Nicht, daß dieser Tarif, lediglich finanziellen Rücksichten folgend, die inländische Gewerbthätigkeit überhaupt nicht begünstigen wollte; vielmehr liegt ihm allerdings der Gesichtspunkt zum Grunde, durch Schutzzölle die inländische Production und Industrie, der Concurrenz des Auslandes gegenüber, zu fördern, wie denn der größere Theil seiner Positionen auch nur dieses, nicht aber finanzielle Interessen zum Hauptzweck hat. Allein wie vielfache Rücksichten hat eine umsichtige, von richtigen Grundsätzen ausgehende Verwaltung bei diesem Schutze zu nehmen. Er darf nicht ausarten in eine ungerechte Bestenerung der Consumenten, oder wohl gar in Entziehung des Genusses oder Gebrauchs ausländischer Erzeugnisse; er kann nicht alle Unterschiede und Vortheile der geographischen Lage, der Boden-Erzeugnisse, selbst der großen Kapitalien ausgleichen; er hat das Verhältniß und die Bedürfnisse der verschiedenen Industriezweige, wonach z. B. Halb-Fabrikaten nicht durchweg derselbe Schutz, wie den Ganz-Fabrikaten gewährt werden kann, zu berücksichtigen; er soll nicht dem

¹⁾ Dr. A. Zimmermann, Blüthe und Verfall des Leinengewerbes. S. 302 ff.

Mangel an Thätigkeit, an Kenntnissen und Geschicklichkeit zum Ruhetischen dienen; ein weises Maas muß beobachtet werden, um Uebertreibungen zu vermeiden, welche, nach kurzem Anscheine industriellen Aufschwunges, endlich die Stockung der allgemeinen Gewerksamkeit und einen unsoliden, gefährlichen Krisen ausgefetzten Zustand des theilhaftigen National-Kapitals herbeizuführen pflegen, während in der Zulassung ausländischer Concurrenz für die innere Production ein Sporn zu größerer Vervollkommnung liegt, welche allein die Erweiterung des ausländischen Absatzes möglich macht.

Wenn diese von dem Preussischen Zolltarif befolgten Grundsätze demselben allenthalben zur Empfehlung gereichten, als es sich um die Gründung und Erweiterung des Zollvereins handelte, so ist neuerlich eine Reaction eingetreten, welche sich mit steigender Dringlichkeit geltend zu machen sucht. Während die Industriellen anfänglich sehr zufrieden waren, durch den Zollverein ein so ausgedehntes Marktgebiet für ihre Erzeugnisse erlangt zu haben, und gern den Schutz, den ihnen der Vereinstarif darbot, als hinreichend zu vielfältigen gewerblichen Unternehmungen, der offen gelassenen Concurrenz des Auslandes gegenüber, sich aneigneten, machen dieselben jetzt, in Folge von Stockungen ihres Absatzes, welche größtentheils ungünstigen, hoffentlich vorübergehenden Coniuncturen, oft aber auch zu weit getriebenen oder übel berechneten und fehlerhaft gegründeten Unternehmungen zuzuschreiben sind, große Anstrengungen, um sowohl beim Publikum als auch bei den Regierungen der Ueberzeugung Eingang zu verschaffen, daß ihnen ein höherer Zollschutz gebühre. Ganz besonders sucht die Industrie der Baumwollen-Spinnerei, welche allerdings von den jetzigen Miß-Coniuncturen hart betroffen ist, in den südlichen Vereinsstaaten dieß geltend zu machen. Der Zustand des Mißbehagens macht unbillig und erbittert; zu einseitiger Auffassung und Beurtheilung der Ursachen der jetzigen gewerblichen Bedrängniß verleitet, wurden von den Wortführern der Theilhaftigen Ansprüche erhoben, die nur eine egoistische Verblendung gegen die entgegenstehenden und vielfach überwiegenden Interessen anderer vereinsländischen Industrie-Zweige, sowie gegen die nothwendige Rücksichtnahme auf die Consumenten, für gerechtfertigt wähen konnte. Der aus diesen Rücksichten entgegengesetzte Widerstand hat die Privat-Interessen und Leidenschaften noch mehr aufgeregt, und es wird nun von diesen Alles angeboten, um das bisherige System umzuwerfen und ein Prohibitiv-System zu erkämpfen, bei welchem man bessere Rechnung zu finden hofft. Die größten Anstrengungen werden in dieser Beziehung gemacht, um sowohl bei dem Publikum, als auch bei den Zollvereins-Regierungen der Ueberzeugung Eingang zu verschaffen, daß es an der Zeit sei, ein sogenanntes „nationales Industrie-System“ zu gründen, welches Deutschland durch eine Kette prohibitiver Schutzzölle zu dem höchsten industriellen Wohlstande zu erheben verheißt. In süddeutschen Kammern, wie in der Sphäre des Journalismus, hört man aufs Neue die längst widerlegten Raifonnements des Mercantil-Systems mit einer Heftigkeit vortragen, wozu nur egoistisches Privat-Interesse und Gewinnsucht verleiten können; täglich wird die Zeitungspressen benutzt, um die Aufregung zu steigern und, wohl gar, womöglich, die Regierungen schüchtern zu machen; die deutsche Ge-

jünmung, welche das Vaterland reich und mächtig, und deshalb vor der sogenannten „Plünderung des Auslandes“ geschützt haben will, dient zum willkommenen Schilde; mit immer frecheren Tone werden die Regierungen und deren Organe angegriffen, welche in gewissenhafter Erwägung und Abwägung der Bedürfnisse der Consumenten und der verschiedenen Gewerzweige, der Leistungen der letzteren im In- und Auslande, endlich auch der Bedürfnisse des Staatshaushalts, dem Andränge entgegenstehen. Ganz besonders gilt dieß Preußen, dessen Stellung im Vereine man durch die Beschuldigung zu verdächtigen sucht, daß es in seinem Widerstande besondern, dem vereinsländischen Interesse fremden Rücksichten folge; daß es nur sein einseitiges Interesse vertrete; daß es namentlich, Englaud gegenüber, den Zollverein zu seinen politischen Convenienzen benutzen, oder, indem es das ganze Zollvereins-Gebiet den englischen Erzeugnissen zugänglich erhalte, vorzugsweise für seine Producte, als Getreide, Holz u. s. w. sich in England einen Markt sichern und erweitern wolle, an dem die übrigen Vereinsländer nicht Theil nehmen könnten.

Daß diese Anschuldigungen in bösslicher Absicht aus der Luft gegriffen sind, bedarf den übrigen Vereins-Regierungen gegenüber keiner Ansführung. Wir dürfen mit Gewißheit überzeugt sein, daß auch diejenigen dieser Regierungen, welche namentlich in der Frage über die Besteuerung des Baumwollengarns abweichende Ansichten oder Wünsche hegen, uns vertrauen, daß nicht particulare Rücksichten irgend einer Art bei der diesseitigen Entscheidung einwirkend gewesen sind. Wenn gleich Preußen dem Prohibitiv-System allerdings schon um deswillen nicht geneigt sein kann, weil der große, von den übrigen Zollvereinsstaaten entfernter liegende Theil seiner Länder den Druck desselben schwerer als andere Vereinsländer empfinden müßte, welche ihm die in Folge eines solchen Systems abgeschnittene Zufuhr, ingleichen die Ausfuhr nach dem Auslande, welche nicht minder darunter leiden würde, nicht ersetzen könnten; so ist es doch Verläumdung, daß wir um des Auslandes willen den Zoll-Maasregeln diese oder jene Richtung zu geben gesonnen seien. Auch wir wollen eine durchaus nationale Handels-Politik; den Zollverein als ein Ganzes betrachtend, werden wir nie, was nach Erwägung aller Verhältnisse im Interesse des gesammten Vereins aus gewerblichen oder finanziellen Rücksichten nothwendig erscheint, aus politischen hintanziehen; nie werden wir, bloß um aus letzteren einem fremden Staate uns gefällig zu erzeigen, demselben im Handelsverkehr Concessionen ohne entsprechende Gegenleistungen zu machen gesonnen sein. Aber selbst eine ganz und ausschließlich aus den Bedürfnissen des Zollvereins herausgebildete Handels-Politik wird nie der Rücksicht auf andere Staaten entbehren können, weil auch die Handels-Politik dieser anderen Staaten, dem Zollvereine gegenüber, zum Theil stets durch diejenige des letzteren bestimmt sein wird, und Wirkung und Gegenwirkung sich dabei gegenseitig bedingen. Die hiernach erforderliche Rücksichtnahme auf das Ausland, und namentlich auch auf England läugnen wir nicht ab; der Unbefangene wird nicht verkennen, daß dieß eben nur eine nothwendige Forderung nationaler Handels-Politik ist, weil eine solche Rücksicht im eigenen Interesse des Zollvereins liegt, und ihre Hintanziehung demselben nur

schaden würde. Gerade England gegenüber hat Preußen sich stets die völlige Freiheit der Bewegung in Tariffragen grundsätzlich bewahrt.

Es ist leider nicht zu verkennen, daß das prohibitive System in Süd-Deutschland bereits in bedeutendem Grade Anklang gefunden hat. Um so dringender können wir nur wünschen, daß sämtliche Vereins-Regierungen mit Festigkeit bei dem System des Vereins beharren, welches mit jeder demselben zuwiderlaufenden Concession eine Stütze verlieren und zuletzt unhaltbar werden würde.“

Auf diesem Standpunkte beharrte die preussische Regierung auch bei der Konferenz des Jahres 1843 und brachte wiederum die erneuerten süd-deutschen Anträge zum Scheitern. Nicht allein in den Kreisen der unter der damaligen Krise schwer leidenden Industriellen, sondern auch im weiteren Publikum erregte aber der etwas zu weit gehende Dogmatismus der preussischen Beamten Unwillen. Obwohl man die Tüchtigkeit der Männer vom Schlage Kühnes und Bodelschwinghs anerkannte, meinte man doch, daß sie zu einseitige Vertreter der finanziellen Interessen seien. Selbst Herr von Rochow in Stuttgart erklärte schon 1841, daß in allen Zollvereinsstaaten der Wunsch nach einer besseren Vertretung des Handels und Gewerbes bestehe. Sie beanspruchten dieselben Rücksicht wie Land- und Forstwirtschaft, Berg- und Begeben. Er vermöge nicht zu entscheiden, in welcher Weise am besten Abhilfe erfolgen könne. Aber in jedem Falle müsse zur Beruhigung der Gemüther etwas geschehen. Trotz dessen verschleppte man die Sache von Jahr zu Jahr. Die Aufregung wuchs daher und die allgemeines Aufsehen erregende Nothlage der Spinner und Weber im schlesischen Gebirge trug dazu bei, die Unzufriedenheit zu schüren.

König Friedrich Wilhelm, welcher jeder Zeit den Handelsfachen rege Aufmerksamkeit widmete, fand sich dadurch und durch seinen Wunsch, um die Einführung einer Volksvertretung herum zu kommen, bewogen, gegen Ende des Jahres 1843 die Errichtung eines Handelsamtes in Erwägung zu ziehen. Der General von Rochow schlug ihm als Muster den englischen Board of trade vor, nachdem er mit Minister von Westenberg und Staatsrath Rebenius Rücksprache gewonnen hatte. Er empfahl der neuen Behörde hauptsächlich das Sammeln, Studiren und Vorbereiten von Materialien zu übertragen. Nach längeren Berathungen kam in der That eine königliche Verordnung vom 7. Juni 1844 zu Stande, wonach ein lediglich berathendes Handelsamt unter der Leitung des bisherigen Ministerresidenten von Rönne und ein aus fünf Ministern und ihm bestehender Handelsrath geschaffen wurde, welcher unter Vorsitz des Königs die Handelsfragen entscheiden sollte¹⁾.

In der Geschäftsinstruktion war die Bestimmung der neuen Körperschaften folgendermaßen erläutert: „Die Zusammenberufung des Handelsraths wird jederzeit durch Mich auf die deshalb an Mich zu erstattenden Berichte oder Anträge erfolgen. Nur bei Meiner Abwesenheit aus den gewöhnlichen Residenzen autorisire Ich für eilige Fälle den, dem Handelsrath bei Meiner Behinderung präsidirenden Minister zu einer solchen Zusammenberufung. — Der Präsident des Handelsamts hat zur Erfüllung

¹⁾ Gesesammlung 1844. S. 148 ff.

der ihm nach § 5 der Verordnung obliegenden Pflichten einen fortwährenden persönlichen Verkehr mit den Notabilitäten des Handels- und Gewerbebetriebes in allen Theilen der Monarchie zu unterhalten und von Zeit zu Zeit die wichtigeren Handelsplätze und Fabrikorte des Inlandes, nach Umständen auch die des Auslandes zu bereisen. Um über die Handels- und gewerblichen Verhältnisse in auswärtigen, besonders in außerdeutschen Staaten fortlaufend eine vollständige Uebersicht und von den hierauf bezüglichen wichtigeren Ereignissen schnelle Kenntniß zu erlangen, hat derselbe wegen der hierzu geeigneten Einrichtungen mit dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten sich zu verständigen. Der hierbei zu verfolgende Zweck darf überall kein anderer sein, als eine richtige Erkenntniß der Zustände und Bedürfnisse des Handels und der Gewerbe; Anregungen von Wünschen und Ansprüchen sind zu vermeiden, ohne jedoch hemmend entgegenzutreten. Der Präsident des Handelsamts legt die Ergebnisse seiner Wahrnehmungen mit seinen gutachtlichen Vorschlägen den betreffenden Ministerien zur weiteren Erwägung vor. Er ist der beständige Referent im Handelsrathe, kann sich jedoch des Beistandes eines Beamten des Handelsamts bedienen; es bleibt auch den betheiligten Ministerien vorbehalten, über die aus ihren Ressorts zur Berathung zu bringenden Gegenstände ihre Vorträge durch einen ihrer Rätthe halten zu lassen.

Die Zahl der nach § 5, 6 und 7 der Verordnung zu gemeinsamer Berathung einzuberufenden sachkundigen Männer aus dem Handels- und Gewerbebetriebe ist nach den Umständen und mit Beschränkung auf das wirkliche Bedürfniß zu bestimmen, soll aber in keinem Falle über sechszehn steigen. Es ist dabei alles zu vermeiden, was dahin führen könnte, denselben den Charakter förmlicher Repräsentanten des Handels- und Gewerbebetriebes beizumessen. Den mit den gedachten Personen unter dem Vorsitze des Präsidenten des Handelsamts stattfindenden Berathungen können die übrigen Mitglieder des Handelsraths nach ihrem Ermessen selbst beiwohnen, oder dazu einen ihrer Rätthe abordnen. Dem Präsidenten des Handelsamts steht frei, außer dem Falle solcher gemeinsamer Berathung einzelne inländische, nach Umständen auch ausländische Kaufleute und Gewerbetreibende, für sich, zu besonderen mündlichen Besprechungen behufs seiner vorläufigen Information einzuladen. Zu den gemeinsamen Berathungen (§ 6) dürfen Ausländer niemals einberufen werden."

Eine sachverständige Generalhandelskammer, deren Errichtung Rönne vorgeschlagen hatte, kam besonders in Folge Widerstands des Finanzministers nicht zu Stande.

Die Frage der Schiffsahrtsacte und der Unterscheidungszölle war eine der ersten, bei welcher das neue Amt zu Rathe gezogen wurde. Besonders der unleugbare, stets deutlicher zu Tage tretende Ruin des Leineuegports drängte zu irgend welchen Maßregeln. Eine Steigerung des Verkehrs schien am ehesten möglich hinsichtlich der überseeischen Staaten. Aber einmal war es fraglich, ob ein amerikanischer Staat darauf eingehen würde, dem preussischen Export besondere Vortheile einzuräumen, und dann bereitete die ablehnende Haltung der Nordseeestaaten gegen den Verein die ernstesten Hindernisse. In ersterer Hinsicht machte man in den Vereinigten

Staaten wenig ermutigende Erfahrungen und auch auf Brasilien konnte man nur geringe Hoffnung setzen.

In der Presse und im Publikum verlangte man nichtsdestoweniger fort und fort, unbekümmert um die Schwierigkeiten, Maßregeln zur Förderung des Uebersch Handels, zumal als Belgien Unterscheidungszölle einführte. Auch in der hannoverschen Kammer regte sich eine lebhafte Stimmung für solche Maßnahmen. Die Einwände, welche Biersack in der Frankfurter Oberpostamtszeitung¹⁾ dagegen erhob, blieben ganz wirkungslos.

Um Klarheit in die Sache zu bringen und mit Hinblick auf die bevorstehende neue Vereinskonferenz forderte Baron Bülow am 25. September 1844 Könne zu einem Gutachten darüber auf: „Ob und welche Aenderungen in den Grundsätzen unserer Zoll- und Schifffahrts-Abgaben, zur Förderung unserer Produktion, unserer Industrie und des Handels, besonders des direkten Verkehrs mit transatlantischen sowie überhaupt mit den Ursprungsländern vorgenommen werden sollen? Wobei ein Unterschied zu machen nach dem Ort der Herkunft oder des Ursprungs der Waare und ob dieselbe auf Nationalschiffen, fluß- oder landwärts eingeht.“ Die hannoversche Regierung, fuhr er fort, sei auf den Antrag ihrer Stände nach einer Vereinbarung mit dem übrigen Deutschland zur Annahme von Unterscheidungszöllen allerdings nicht eingegangen und habe vielmehr einen dem Zollverein schädlichen Vertrag mit England geschlossen. Auch sei vor Ablauf des Zollvereinsvertrags mit England (1848) eine Aenderung des bisherigen Systems unmöglich. Bei den süddeutschen Regierungen bestche auch trotz alles Enthusiasmus ihrer Presse wenig Stimmung für die Sache, da ihr Export auf die französischen und niederländischen Häfen angewiesen sei. Immerhin verdiene die Angelegenheit ernste Erwägung. Von einer Befragung Gewerbetreibender, soviel Raheu sie verspräche, müsse jedoch abgesehen werden, um die damit verbundene Aufregung zu vermeiden.

Könne war gerade in diesem Punkte anderer Ansicht. Eine bloße Berathung der Behörden hielt er für nutzlos. Ohne genügende Kenntniß der thatsächlichen Verhältnisse lasse sich eine solche Frage nicht entscheiden. Nur Ueberführung der Theorie auf Thatsachen und Zahlen werde Verständigung und Vernühtigung herbeiführen. Der König habe in dem Handelsamt den Gewerbetreibenden ein Organ für ihre Ansichten und Wünsche schaffen wollen. Wünsche man ihre Erwartungen, so werde noch viel größere Aufregung eintreten. — Die Antwort war ein von Eichmann abgefaßtes Schreiben vom 5. November, welches ziemlich heftig Könne aufforderte, zunächst seine eigene Meinung mitzutheilen. Es sei dann immer noch Zeit, weiter zu berathen. Eine Enquete würde die anderen Vereinststaaten beunruhigen und mißtrauisch machen. Hauptsächlich solle er sich zunächst über die Frage der Abänderung der Garuzölle äußern. Er finde dazu genügendes Material in den Akten der Zollvereinskonferenzen. Der Finanzminister halte jede Aenderung vorläufig für überflüssig. Dem gegenüber blieb der Präsident des Handelsamts bei seiner Meinung und ein weiterer gereizter Schriftwechsel war die Folge²⁾.

¹⁾ Nr. 76 und 77.

²⁾ Ueber die Auffassung Könnes vergleiche Anlage XVI.

Um dieselbe Zeit wurde die Frage der Unterscheidungszölle von Bremen aus amtlich angeregt¹⁾. Die Verhandlungen Preußens mit den Vereinigten Staaten²⁾ hatten hier solche Lust erregt, daß man weiteren Versuchungen dieser Art vorzubeugen wünschte. Da es mit dem allgemeinen deutschen Schiffahrtsbund nichts war, wollte man es auf anderem Wege versuchen. Senator Duckwitz verfaßte im November 1844 eine Denkschrift³⁾, in der er die Hindernisse, welche die Handelspolitik Spaniens, Englands, Belgiens und Hollands dem deutschen Handel bereitere, darlegte und die Nothwendigkeit von Repressalien nachwies. Statt eine Zollherabsetzung zu Gunsten eines Staates vorzunehmen, empfehle es sich, in allen norddeutschen Staaten einen niedrigen Zuschlagszoll von etwa 2—3 Thlr. für den Centner auf die indirekte Einfuhr so lange zu legen, bis die fremden Unterscheidungszölle gegen Deutschland fielen. Die Einführung der neuen Abgabe sei in allen Staaten ohne Beitritt zum Zollverein möglich. — Um die Idee näher zu begründen, kamen Duckwitz und Smidt selbst nach Berlin und konferirten mit Eichmann und anderen Beamten. Das Auswärtige Ministerium zeigte sich dem Vorschlag nicht gänzlich abgeneigt. Man hielt eine Theilung des Ertrags des Zuschlagszolls in der Art für möglich, daß der konsumirende Staat den Haupttheil erhalte und der Rest den Küstenländern verbleibe.

Auf Befehl Bülow's reiste Legationsrath von Gruner noch im November nach den Hansestädten, um sich an Ort und Stelle ein Urtheil über die Sachlage zu bilden. Er fand in Bremen durchaus die Neigung zu einem Handelsbündniß mit dem Zollverein vorherrschend. Auch Hannover galt als einer derartigen Maßnahme nicht abgeneigt. Dagegen stieß Gruner in Hamburg auf schroffe Ablehnung des Plans und jeder „Künsterei“ betreffs der Handelsverhältnisse. Er glaubte indessen, daß Hamburg nachgeben müsse, falls Bremen und Hannover sich mit Preußen verständigten.

Unter dem Eindruck des Schritts der Bremenser gewannen Minister Bülow und seine Rätthe wirkliches Interesse für die Angelegenheit. Im Januar 1845 berichtete Michaelis an den König, welcher ein Gutachten darüber verlaugt hatte, im Sinne des Duckwitz'schen Vorschlags. England, Frankreich, Belgien, Holland, Spanien und Portugal besäßen zur Begünstigung ihrer Schiffahrt eigene Gesetze. Preußen könne ihnen bisher nur die erhöhten Hafengebühren der Kabinetsordre von 1822 entgegensetzen, durch welche die Befreiung einer fremden Schiffahrtsakte noch nicht gelungen sei. Inzwischen hätten sich die Verhältnisse sehr geändert. Durch Förderung der Schiffahrt würden Aebderei und Industrie gleichzeitig gewinnen. Falls man dem Drängen der öffentlichen Meinung nachgeben wolle, frage es sich aber zunächst, ob es der Zollverwaltung möglich sein werde, in fremden Nordseehäfen wirksame Kontrollen zu errichten oder, wie man die Nordseestaaten zum Anschluß an den Verein bewegen könne.

¹⁾ Duckwitz, Denkwürdigkeiten. S. 37 ff.

²⁾ Siehe Kapitel 9.

³⁾ Abgedruckt in: „Der deutsche Handels- und Schiffahrts-Bund“. Bremen 1847.

Erst nach Beantwortung dieser Fragen sei Berathung mit dem Zollverein angezeigt. Widerstand lasse sich allerdings von den nicht direkt interessirten süddeutschen Staaten sicher erwarten. — Die Ausdehnung bis zur Nordsee sei bei Errichtung des Vereins nicht bestimmt ins Auge gefaßt gewesen, man habe sogar einen Antrag Hannovers wegen seiner mangelhaften Zollverwaltung gefürchtet. Jetzt dagegen würde man einen solchen Antrag als sehr erwünscht betrachten, um der ewigen Spannung der Staaten und den Versuchen des Auslandes, die wirtschaftliche Einigung Deutschlands zu stören, ein Ende zu machen. Unterscheidungszölle wären ein Mittel dazu und deshalb näherer Beachtung werth. Natürlich würde eine Kündigung der Verträge mit England ihrer Annahme vorausgehen müssen.

In Folge dieses Berichts ordnete der König Berathung der Minister mit dem Handelsamt über die Frage an. Zur endgültigen Entscheidung sollte eine Sitzung des Handelsraths stattfinden.

Rönne war sehr erfreut, als er von dem Umschwunge in den Ansichten des Auswärtigen Ministeriums Kenntniß erhielt und benutzte die Gelegenheit, um nochmals die Befragung von Sachverständigen zu beantragen. Aber dagegen bestand die frühere Abneigung fort. Finanzminister Flottwell gar wollte noch immer von der ganzen Sache nichts wissen. Bei der am 5. Februar 1845 abgehaltenen Konferenz der Ministerien ließ sich Kühne nur herbei, zuzustimmen, daß die Zollvereinsstaaten über ihre Ansicht befragt würden.

Etwas mehr Erfolg hatte das Handelsamt inzwischen in der brennend gewordenen Frage der Textilzölle gehabt. Die Webernruhen in Schlesien und die dadurch außerordentlich gesteigerte schutzzöllnerische Agitation ließen eine Fortsetzung der bisherigen Haltung in Berlin unmöglich erscheinen¹⁾. Schon wurden die freihändlerischen Staatsmänner als „feindlich jeder Entwicklung“ und als eine Partei bezeichnet, die sich „zwischen den König und sein Volk stelle“. Der freihändlerische Chef der bayerischen Zollverwaltung, von Bever, wurde sogar gestürzt. Als Rönne daher Ende Januar 1845 die Abhaltung einer Enquete behufs Reform der Textilzölle vorschlug, setzte ihm Bülow keinen Widerstand mehr entgegen. Flottwell erklärte zwar, die Sache liege so klar, daß jede derartige Maßregel Zeitverschwendung sei, doch fügte er sich auch und verlangte nur, daß auch die Handwerker unter den zu Befragenden genügend vertreten seien.

Rönne ging sofort mit Eifer an die Auswahl der Sachverständigen. Es wurden eingeladen für Berathung:

I. der Leinenzölle:

Geh. Kommerzienrath Kramsta, Freiburg.
Kommerzienrath Willmann, Sagau.
Kaufmann Kirstein, Hirschberg.
Kommerzienrath G. Delius, Bielefeld.
Damastfabrikant Lüder, Bielefeld.
Garahändler W. Kisker, Halle (Westfalen).

¹⁾ Dr. A. Zimmermann, Leinengewerbe in Schlesien. S. 350 ff.

Kommerzienrath C. Delius, Versmold.
Kommerzienrath Quirin Croon, Gladbach.
Kommissionsrath Kafelowsky, Erdmannsdorf.
Generalkonjul Schmidt, New York.
Kgl. Fabriken-Kommissionsrath Wedding, Berlin.

II. der Baumwollzölle:

Fabrikant Eschwe, Berlin.
Geh. Kommerzienrath Kransta.
Kommerzienrath Croon, Gladbach.
Fabrikant W. Jung, Hammerstein bei Elberfeld.
Kommerzienrath Wittenstein, Barmen.
Kommerzienrath Dreßler, Siegen¹⁾.
Fabrikant Dierig, Langenbielau.
Kommerzienrath Lucius, Erfurt.
Fabrikant August Schulze, Nordhausen.

III. der Wollzölle:

Kommerzienrath Quirin Croon.
Kommerzienrath Ruffer, Breslau.
Kaufmann A. Großmann, Wüste-Giersdorf.
Spinnereibesitzer Askani Lutteroth-Andrae, Mühlhausen.
Kommerzienrath F. Böddinghaus, Elberfeld.
Geh. Kommerzienrath Buchererer, Halle.
Endlich für alle Zweige der Textilindustrie waren geladen:
Geh. Kommerzienrath Diergardt, Viersen.
Kaufmann G. Uhde, Düsseldorf.

Kaufm. Merkus (früher Präsid. der Kölner Handelskammer.²⁾)

Von Beamten wohnten außer Köhne, Direktor Eichmann und Vertretern verschiedener Ministerien die Geheimen Räte Desterreich und Pochhammer den Berathungen bei. Die Enquete dauerte vom 29. März bis 9. April.

In allen Industriezweigen wurden Erhöhungen der Garnzölle verlangt nebst Rückzöllen für Ausfuhr der Gewebe, so lange die deutsche Spinnerei den Bedarf an Garn noch nicht zu decken im Stande sei. Am wichtigsten waren die Erörterungen über die Lage der Leinenindustrie, weil hier zum ersten Male unumwunden anerkannt wurde, daß nur durch mögliche Förderung der mechanischen Spinnerei diesem Gewerbe wieder aufzuhelfen sei. Für die Baumwollenspinnerei wurde eine Zollerhöhung besonders deshalb als dringlich erklärt, um den Vorprung wieder auszugleichen, den die Engländer durch Aufhebung des Rohbaumwollzolls gewonnen.

Am 27. Mai 1845 fand zu Potsdam eine Sitzung des Handelsraths statt, wobei das Ergebnis der Enquete besprochen wurde. Köhne und

¹⁾ Nicht erschienen.

²⁾ Die gleichfalls geladenen Herren Camphausen aus Köln und Hansemann aus Aachen haben beide an den Sitzungen nicht theilgenommen.

Flottwell schlugen Erhöhung der Leinen- und Baumwollgaruzölle nebst Rückzöllen vor, um so den Unternehmungsg Geist anzuspornen und die Maschinenspinnerei zu fördern. Dem gegenüber stellte sich Bodelschwingh auf den alten, stets von ihm vertretenen, rein freihändlerischen Standpunkt. Er fürchtete, wie er gelegentlich äußerte, geängstigt durch die eben spielende englische Chartistenbewegung, besonders die Entstehung der Arbeiterheere, welche bei großer Entwicklung der Baumwollenindustrie unvermeidlich sei. So führte er denn jetzt aus: daß es keineswegs der allgemeinen Nationalwohlthat zuträglich sei, durch künstliche Reizmittel Gegenstände im Lande selbst zu produziren, die man billiger von außen beziehe. Bei konsequenter Durchführung dieses Prinzips zerstöre man allen Handel und beeinträchte sogar den Nationalwohlstand. Es sei gerathener, die Gewerbe ihrer eigenen freien, gesunden, wenn auch langsameren Entwicklung zu überlassen. Allenfalls dürfe man einer heimischen alten Industrie, wie der Leinenindustrie, zeitweilig zu Hülfe kommen, aber nicht ein allgemeines Schutzsystem einführen. Die Ausfuhrprämien bewirkten Ungerechtigkeiten und belasteten die Steuerzahler zu Gunsten einiger Fabrikanten. England sei daher davon zurückgekommen und wolle allmählich seine Schutzollpolitik überhaupt aufgeben. Umsoweniger sei es gerathen, es jetzt durch hohe Zölle zu verstimmen.

Könne bemerkte dagegen, daß die Leinen- und Twistindustrie durchaus einheimisch seien und in verschiedenen Provinzen bereits die Hauptnahrungszweige der Bevölkerung bildeten. Es komme nur darauf an, den Vorsprung der englischen Industrie einzuholen und dazu thue temporäre Hülfe noth. Der Tarif begünstige auch jetzt einige Industrien mehr als andere. England habe seine Exportprämien erst aufgehoben, als ihr Zweck erreicht gewesen, und Peel bezwecke nur Förderung der englischen Industrie, nicht freie Konkurrenz mit der fremden, da nur die Rohstoffzölle fielen. Der beantragte Zoll sei wenig höher als der Englands und anderer Länder. England könne sich durch unsere Nachahmung seiner Politik nicht verletzt fühlen.

Der König äußerte, daß er im Allgemeinen geneigt sei, den Anträgen auf höheren Schutz nachzugeben, um auch selbst mit Opfern des Staats den Nationalwohlstand zu fördern. „Man müsse sich hüten, mit der Idee der Handelsfreiheit Mißbrauch zu treiben; nicht bloß solche Gewerbe verdien ten den Schutz als einheimische, welche aus dem Grund und Boden entsprossen seien, wie die Eisenindustrie, die Leinen- und Wollfabrikation, sondern auch andere, wenn sie einmal bei uns Wurzel gefaßt hätten, und es sei angemessen, auch solchen ursprünglich fremden Industriezweigen zur rechten Zeit, wenn sie auf den Standpunkt gediehen seien, um sich hier einzubürgern, Schutz und Pflege angedeihen zu lassen.“ Doch wolle er mit den vorgeschlagenen Maßregeln nur allmählich vorgehen und die Erhöhung aufs dringendste Bedürfniß beschränken. Auch wolle er vorher des wegen Krankheit abwesenden Ministers Bülow Ansicht hören. Vielleicht diene eine Zollerhöhung gerade als gutes Mittel, um unsere Beziehungen mit England befriedigender zu gestalten.

Zu Betreff der Leinenindustrie war man allgemein einig, daß dieselbe der Hülfe bedürfe. Daß diese aber von Förderung der Maschinenspinnerei

zu erwarten sei, bezweifelte Bodenschwingh. Man verständigte sich schließlich auf Einführung der Garnzölle, erklärte aber direkte Unterstützungen für Anlage von Spinnereien für unstatthaft, da sonst die Zumuthungen an die Staatskasse kein Ende finden würden. Ebenso war man gegen Spindelprämien, auch um nicht die Handspinnerei auf einmal ganz zu vernichten. Bodenschwingh schlug Garnzoll von 2 Thlr. für den Centner ohne Exportprämie vor. Rother verlangte mindestens 4 Thlr. pro Centner. Der König genehmigte letzteren Satz und 3 Thlr. Rückzoll, ferner Zoll von 15 Thlr. für gebleichte Leinwand. Die zollfreie Einfuhr an gewissen Grenzstrecken sollte bestehen bleiben. Bei der Baumwollindustrie erklärte Bodenschwingh jede Zolländerung für unnöthig, höchstens sei, um die Aufhebung des englischen Rohbaumwollzolls auszugleichen, eine Erhöhung um 1 Thlr. 10 Sgr. angezeigt. Köhne trat dagegen für die Zollerhöhung auf 5 Thlr. ein. Die Bemessung der Leinen- und Twistzölle auf 4 Thlr. und 3 Thlr. 10 Sgr. sei eine halbe Maßregel, die nicht der Industrie, sondern nur der Zollkasse zu Gute kommen werde und dabei wegen des ungenügenden Rückzolls den Export benachtheilige. Der König genehmigte Festsetzung des Twistzolls auf 3 Thlr. 10 Sgr. mit 1 Thlr. 10 Sgr. Rückzoll, da ein Nothstand in der Baumwollindustrie nicht vorliege. Doch wollte er auch hierin vorher Bülow hören. Hinsichtlich der Wollindustrie erklärte der König eine Zollerhöhung zur Zeit für unnöthig.

Baron Bülow äußerte sich nachträglich durchaus im Sinne Köhnes. In den auswärtigen Beziehungen liege kein Anlaß, von Maßregeln abzustehen, welche das Interesse des Zollvereins dringend erforderlich mache. Eine gewisse Empfindlichkeit werde sich wohl in London zeigen, doch sei anzunehmen, daß die Stimme der Billigkeit siege. Den beschlossenen Baumwollgarnzoll hielt er sogar für zu niedrig.

Die Angelegenheit beschäftigte darauf nochmals den Handelsrath am 10. Juli 1845. Der König genehmigte endgültig die früheren Beschlüsse, aber er wünschte, daß zu weitergehenden Tarifierhebungen die Anregung nicht von Preußen ausgehe, sondern nur Wünschen der anderen Staaten nachgegeben werden möge. Prohibitivzölle erklärte er sich unter allen Umständen abgeneigt. Es wurde schließlich beschlossene Erhöhung der Leinen-, Baumwoll- und Kammgarnzölle auf 4 Thlr. unter Bewilligung eines Rückzolls von 3 Thlr. zuzulassen.

Für das Handelsamt war dieser Beschluß ein großer Triumph. Nur leider zeigte sich bald, daß auf der im Sommer 1845 zu Karlsruhe tagenden Zollvereinskonferenz ein Resultat doch nicht zu erreichen sein werde. Die Süddeutschen verlangten viel weitergehende Tarifierhebungen, während Sachsen, welches seine Garne fast ganz vom Auslande bezog, Alles beim Alten lassen wollte. — Eine ganze Reihe fremder Diplomaten, an ihrer Spitze der englische Gesandte Sir Alexander Macleay, verfolgten mit gespannter Aufmerksamkeit die Karlsruher Verhandlungen¹⁾.

Im August bereits kam die Nachricht nach Berlin, daß ein Resultat sehr fraglich erscheine. Der König hielt in Folge dessen am 8. September 1845 in Stettin, wo er gerade weilte, eine nochmalige Sitzung des Han-

¹⁾ Dr. A. Zimmermann, Leinengewerbe in Schlesien. S. 387 ff.

delsraths auf Drängen Könnes ab. Während die anderen Minister geneigt waren, auf die Zollserhöhung zu verzichten, verlangte er bestimmtes Festhalten an den früheren Beschlüssen und diplomatische Einwirkung in den freihändlerisch stimmenden Staaten Sachsen, Braunschweig und Frankfurt. Der König erklärte darauf: er habe seiner Zeit die Erhöhung der Garnzölle auf 4 Thlr. hauptsächlich deshalb genehmigt, damit nicht ein Widerstand Preußens benützt werde, um die Verstimmung Süddeutschlands gegen Preußen zu vergiften und eine Spaltung des Zollvereins herbeizuführen. Es komme ihm vor allem darauf an, daß die Koalition Bayerns mit Württemberg und Baden gegen uns nicht fortbestehe. Er hoffe, daß Bayern sich wieder mehr zu Preußen neigen werde, wozu ihn die Aeußerungen des Königs bei seinem neuerlichen Besuch in München berechtigten. Er habe sich angesichts der Lage dahin entschieden, daß der Gesandte in München auf einen Ausgleich wirke. Der Kommissar solle alle Ansichten ad referendum nehmen und mit seinem Votum warten, bis Bayern sich äußert. Lehne letzteres Sachsens Vorschlag ab, so solle er für Leinen- und Twistgarn 4 Thlr. vorschlagen und von Wollgarnerhöhung absehen. Auch in Braunschweig sei einzuwirken.

Trotz alles guten Willens scheiterte aber jede Vereinbarung in Karlsruhe, und es blieb Alles beim Alten. Sir Malet machte aus seiner Genugthuung darüber kein Hehl und hatte sogar die Taktlosigkeit, die Kommissare zu einer Art Freudemahl zu laden. Es bedurfte des Eingreifens des preussischen Gesandten von Radowiz, um eine allgemeine offene Ablehnung der Einladung herbeizuführen. In Leeds Mercury zu Manchester erschien die erste Veröffentlichung über das negative Ergebnis der Konferenz!

Die Erbitterung in den süddeutschen Staaten über dies Ergebnis kannte keine Grenzen. In der württembergischen Kammer wurde Preußen offen beschuldigt, von England bestochen zu sein. In der Presse wurden die preussischen Beamten der größten Unwissenheit bezichtigt und angeklagt, den einzigen Sachverständigen, Könne, vollkommen mundtot zu machen. Caniz, der Nachfolger des schwererkrankten Bülow, wurde als guter Theologe und Philosoph aber als der Handelsfachen ganz unkundig bezeichnet. Dasselbe gelte von Patow, dem Erzhaimann des zum Oberpräsidenten ernannten Direktors Eichmann.

Dem König war das Scheitern der Karlsruher Verhandlungen sehr unangenehm. Er befahl nachträglich noch, unter allen Umständen eine Vereinbarung zu Stande zu bringen, welche ohne ängstliche Berücksichtigung der Partikularinteressen die Wohlfahrt des ganzen Vereins zu fördern geeignet sei.

Es fanden daher neue Erörterungen in den Ministerien über die Angelegenheit statt. Flottwell war entrüstet über die Haltung der Süddeutschen und wollte sie fragen, ob sie überhaupt noch dem Verein länger anzugehören beabsichtigten. Patow dagegen meinte, es scheine ihm, als wisse man in Preußen nicht recht, was man wolle. Falls man die Ausfuhrprämien überhaupt für zulässig erachte, dann sehe er nicht recht ein, warum man sich so sehr gegen den etwas höheren Zoll sträube, den der Süden wünsche. Ihm persönlich scheine freilich eine solche Prämie der ärgste Fehler. Sie besteuerten die ganze Nation zu Gunsten einiger Fabrikanten,

machten mehr Beamte erforderlich und erhöhten den Anreiz zu Bestechungen. Kurz sie seien eine Armensteuer schlechtester Art. Er halte Zölle von 2 Thlr. für Leinen-, 3—3 $\frac{1}{2}$ Thlr. für Baumwollgarn für ausreichend. Caniz theilte diese Auffassung. Auf Rönne und die früheren Beschlüsse wurde weiter keine Rücksicht genommen.

Der Präsident des Handelsamts, seiner unhaltbaren Stellung müde, bat daher den König um seinen Abschied und nahm an der weiteren Berathung nicht theil. Caniz und Flottwell allein stellten dem König vor, daß die frühere Voraussetzung, daß im Zollverein der Wunsch nach Rückzöllen bestehe, irrig gewesen und daher nur eine geringe Tarifierhöhung ohne jene Neuerung angezeigt scheine. Am 25. Januar 1846 fand auf Befehl des Königs, welcher Rönne wieder beauftragt hatte, eine erneute Sitzung des Handelsraths über die Frage statt. Der Präsident des Handelsamts blieb dabei bei den früheren Beschlüssen. Caniz dagegen und Flottwell betonten, daß es den Süddeutschen weniger um Hülfe für die Industrie als um ein neues System zu thun sei. Sie wollten durch künstliche Mittel die Industrie großziehen, um auf überseeischen Märkten mit England zu konkurriren. Rother stand zwar im Allgemeinen auf Seiten Rönnes, doch meinte er, bei der Aussichtslosigkeit des Kampfes mit England helfe der Schutz doch nichts. Der Leinenindustrie sei bei der Schlechtigkeit der Fabrikation auch weiter nicht zu helfen.

So siegten die Freihändler auf der ganzen Linie. Nach den Vorschlägen von Caniz und Flottwell erging unterm 27. Januar 1846 ein Circular an die Vereinsstaaten, worin sie von den preussischen Entschlüssen in Kenntniß gesetzt und zugleich befragt wurden, ob der Zollverein überhaupt noch ihren Interessen und Ansichten entspreche¹⁾. Erläuternd machte Caniz dabei den Gesandten in München darauf aufmerksam, daß das ganze System des Vereins auf Ausbildung zu einem großen exportirenden Fabrikstaat nicht zugeschnitten sei. Schon der Mangel an Nordseehäfen verhindere diese Entwicklung. Zu rasche Maßregeln würden den Widerstand der Seestaaten nur erhöhen. Ueberdies würde man gerade im jetzigen Moment bedenkliche Repressalien von anderen Staaten zu erwarten haben.

Auch publizistisch trat die preussische Regierung der schutzzöllnerischen Agitation um jene Zeit entgegen. Der ehemalige Mitarbeiter Hardenbergs, Hoffmann, damals Direktor des statistischen Bureaus, versahte im amtlichen Auftrag eine Broschüre: „Betrachtungen über das Andringen auf erhöhten Schutz der Gewerbsamkeit im deutschen Zollverein gegen fremde Wettbewerbung“, worin er die Prinzipien der hergebrachten preussischen Handelspolitik verteidigte.

Das Auftreten Preußens, welches bei den der finanziellen Vortheile des Zollvereins frohen Staaten Besorgnisse erweckte, bewirkte übrigens im Laufe des Jahres 1846 eine Vereinbarung über eine geringe Erhöhung der Garnzölle²⁾.

Die Frage der Unterscheidungszölle war inzwischen in Folge der Bremer Anregung immer auf der Tagesordnung geblieben. Rönne faßte

¹⁾ Anlage XVII und XVIII.

²⁾ Dr. A. Zimmermann, Leinengewerbe in Schlesien. S. 392 ff.

schon im Februar 1845 nach der Konferenz vom 5. seine Gedanken über die Angelegenheit in einer Denkschrift zusammen, welche er den Zollvereinsstaaten mitzutheilen und zur Grundlage einer Enquete zu machen vorschlug¹⁾. Die verschiedenartige Bezollung fremder Waaren nach ihrem Ursprung oder darnach, ob sie auf nationalen oder fremden Schiffen eingeführt werden, erklärte er darin für zulässig, entweder um andere Staaten zu einer freieren Handelspolitik zu nöthigen, oder um besondere Vortheile von einer Nation zu erkaufen. In ersterer Hinsicht hätte Preußen mehr als genügende Veranlassung zu Unterscheidungszöllen, in der anderen Absicht seien bereits mehrere Versuche gemacht worden. Es fehle nicht an Stimmen, welche das Fortschreiten auf diesem Wege gegenüber den amerikanischen Staaten besonders empfahlen. Aber er glaube nicht, daß auf Erfolg zu rechnen sei, da diese Staaten es nicht wagen könnten, England zu benachtheiligen. Gesezt aber selbst den Fall, daß sie sich zu einer dauernden ausschließlichen Begünstigung Preußens entschlossen, so wäre damit noch keine dem Betrage des Zolls gleichkommende Herabminderung des Preises ihrer Produkte gegeben. Es würde nämlich in Folge der vermehrten Nachfrage der Werth derselben steigen, und überdies der Importeur sie nur um weniges billiger als die durch Zuschlagszoll vertheuerten Produkte anderer Länder verkaufen. Es gewännen also nur die fremden Produzenten und die Importeure auf Kosten der Zolleinnahmen, der Steuerpflichtigen und der Konsumenten Preußens.

Mehr zu empfehlen scheine der andere Weg der Begünstigung des direkten Imports aus überseeischen Ländern durch die Gesetzgebung. Deutschlands Export sei nicht so entwickelt, wie es nach dem Stande seiner Industrie und seines Konsums an Kolonialwaaren nothwendig wäre. Der Grund sei in dem Mangel direkter Handelsbeziehungen zu suchen. Die wichtigsten Artikel kämen über Holland und England, welche den Gegenwerth nicht in deutschen Waaren entnähmen. Sie zu verdrängen, werde zunächst natürlich nicht leicht sein. Aber es würde gelingen, sobald genügende Verbindungen von den deutschen Häfen nach den überseeischen Ländern geschaffen seien. Das Gesetz müßte zu diesem Zwecke die direkte Einfuhr auf Nationalschiffen begünstigen. Eine solche Maßregel würde alle Staaten gleichmäßig treffen, also keinem Anlaß zu Beschwernissen geben; sie würde die Konsumenten nicht in der Wahl des Bezugslandes beschränken und auch den Preis nicht auf ihre Kosten steigern; sie würde Deutschland erst in den Stand setzen, mit Vortheil Verträge zu schließen. Bisher liege für fremde Staaten keine Veranlassung vor, dem Zollverein Konzessionen zu machen, da sie auch ohne solche alle Vortheile des freien Verkehrs mit ihm genößen.

Was spreche nun in den Verhältnissen des Vereins gegen Annahme des vorgeschlagenen Systems? Man sage unter Hinweis auf die bisherige gedeihliche Entwicklung des Zollvereins, es sei unnöthig. Aber dagegen sei einzuwenden, daß keineswegs alle Industriezweige einen gleichmäßigen Aufschwung zeigten. Der Leinwandexport sei von 19 auf 7 Millionen Thlr.

¹⁾ Abgedruckt bei Schneer: Altenstücke betreffend die Differentialzoll-Frage. 1848. S. 43 ff.

gesunken. Schutzzöllnerische Staaten hätten inzwischen nicht weniger an Wohlstand gewonnen. Auch sei es wohl denkbar, daß Maßnahmen, welche zweckmäßig gewesen, um die Industrie im inneren Verkehr erstarken zu lassen, nicht mehr ausreichten, wenn es sich darum handele, ihr den gehörenden Antheil am Weltmarkt zu verschaffen.

Dazu komme die Rücksicht auf Ausdehnung des Zollvereins bis zur Nordsee. Die Durchführung eines Unterscheidungs Zollsystems mache Annahme desselben in den hanseatischen, belgischen und holländischen Häfen notwendig. Um sich ihren Vermittelungshandel zu erhalten, würden sicherlich diese Staaten sämmtlich die Hand zu einer Vereinbarung bieten. In den Hanjen und selbst in Hannover sei bereits die Neigung dazu laut geworden¹⁾. In jedem Falle würde also ein engeres Verhältniß mit den freien Städten wenigstens angebahnt.

Schwierigkeiten mache freilich der geringe Umfang der preussischen Handelsmarine²⁾. Während 1843 z. B. 132 000 Lasten Kolonialwaaren nach dem Zollverein gekommen, wiesen sämmtliche preussische Schiffe nur 105 000 Lasten Tragkraft auf und die wenigsten seien für große Fahrt geeignet. Bremens und Hamburgs Rhederei besitze 58 509 Lasten, und zwar meist in großen Schiffen. Für die ersten Jahre wäre also Betheiligung englischer Schiffe wenigstens gar nicht zu entbehren. Doch sei auf erhebliches Wachsen der deutschen Rhederei mit Sicherheit zu rechnen. Auch das nöthige Kapital zur Anknüpfung überseeischer Beziehungen würde sich wohl finden.

Den Einwand, daß die Hebung des Seehandels und der Rhederei dem Binnenlande nichts nütze, betrachtete Köhne mit Recht als ganz verfehlt. Jeder Aufschwung des Handels komme dem ganzen Staate zu Gute. Wenn erst durch raschere und bequemere Beziehungen die Industrie die Bedürfnisse des Auslandes besser lenke, werde sie sich ihnen anbequemen und mit fremden Waaren erfolgreich konkurriren. — Repressalien seien von keiner Seite zu erwarten. Der Zollverein würde ja nur in bescheidener Weise nachahmen, was England durch Jahrzehnte ausgeübt habe!

Finanzminister Flottwell war indessen nichts weniger als geneigt, diesen Ausführungen beizutreten. Er ließ sogleich seinerseits eine „über

¹⁾ Abgesehen von dem Antrage der dortigen Stände hatte Hannover im März 1845 einen Schiffsfahrtsverein in der Art des von Bremen vorgeschlagenen angeregt. Freilich war das nur ein Schachzug, um den bösen Eindruck, den sein Vertrag mit England machte, zu mildern.

²⁾ Die Gesamttein- und ausfuhr der preussischen Eiseehäfen betrug:

1835	346 000 Lasten.	1810	670 000 Lasten.
1836	443 000 "	1841	658 000 "
1837	459 000 "	1842	580 000 "
1838	481 000 "	1843	664 000 "
1839	589 000 "	1844	666 000 "

Es besaß Preußen im Ganzen:

1805	1102 Schiffe mit	106 894 Lasten	Tragfähigkeit.
1815	722 "	68 080 "	"
1825	576 "	58 007 "	"
1842	799 "	108 791 "	"
1843	790 "	106 137 "	"
1844	768 "	104 224 "	"

Differenzialzölle“ betitelte Gegenschrist entwerfen. Zweck jedes Zolls, argumentirte er darin, ist die Erhöhung des Preises der eingeführten Waaren um einen Betrag, welcher zur Deckung allgemeiner Staatsbedürfnisse dient. Das Interesse aller Steuerzahler verlangt, daß der Zoll nicht mehr beträgt, als dem Staate wirklich zu Gute kommt. Bei Unterscheidungszöllen wird diese Bedingung nicht erfüllt. Hier streicht die Spekulation, nicht der Staat, den Unterschied zwischen dem Preise der begünstigten und der nicht begünstigten Produkte ein. Die Beschränkung der Konkurrenz im Angebot, welche bei der Maßregel unvermeidlich ist, bewirkt nämlich eine Theuerung der Waaren, welche lediglich den Produzenten, Kaufleuten und Rhedern zu Nutzen kommt.

Es fragt sich nun, ob die Vortheile des empfohlenen Systems den Schaden auswiegen. Das ist aber nicht wahrscheinlich. Zunahme unseres Handels ist nur möglich, wenn das Kapital der Kaufleute und Rheder sehr wächst; dazu ist wenig Aussicht. Der Gewinn naturgemäßer Handelsbeziehungen liefert allein die Mittel zu neuer und größerer Spekulation. Aber selbst die nöthige Kapitalsteigerung vorausgesetzt, wird ein Konflikt der Interessen von Handel und Rhederei entstehen. Ersterer will in der Wahl seiner Transportmittel nicht beschränkt sein. Und auch die Rhederei wird keinen Vortheil haben, da die bisherigen Vertragsstaaten auch unsere Flagge höher belasten werden. Die Danziger Kaufmannschaft hat deshalb schon in ihrem Bericht für 1844 gegen differentielle Maßnahmen petitionirt. Ob die Schiffsahrtsakte Ursache der englischen Handelsblüthe war, ist nicht sicher bei den Erfahrungen anderer Staaten. In Frankreich beträgt der Verkehr fremder Schiffe fast das Dreifache der einheimischen nach der Tonnenzahl. (Französische Schiffe bewirken 33—34% des dortigen Gesamtverkehrs, wogegen preussische Schiffe in preussischen Häfen 42—43% ausführen.) Uebrigens müßte Preußen die Zollvereinsstaaten vorher befragen, von denen die süddeutschen gar kein Interesse für die Maßregel haben. Endlich wird nicht die preussische, sondern die hanseatische Rhederei gefördert werden. Die Hanfen werden alle Vortheile des Zollvereins ohne die Lasten haben.

Die deutsche Industrie wird auch jetzt neue Märkte finden, wenn ihre Produkte so gut und billig wie die anderer Länder sind. Ohne diese Vorbedingung wird auch bei Unterscheidungszöllen nichts zu erreichen sein. Unser ganzer Export beträgt bisher nicht den zehnten, ja nicht den zwanzigsten Theil des Imports an Kolonialwaaren. Wegen einer so geringen Masse sollen wir letztere um etwa 2 Thlr. pro Centner besteuern! Selbst wenn überseeische Staaten unsere Einfuhr begünstigen, wird dieselbe bei der politischen Lage nicht lange ausschließlich bleiben. Tritt dann eine Einschränkung unseres künstlichen überseeischen Marktes ein, so entsteht bei uns eine schwere Krise und wir haben ein großes neues Proletariat. Unter keinen Umständen ist also ein Unterscheidungszollsystem als Regel zu empfehlen.

Aber auch gegen die zeitweilige Einführung der vorgeschlagenen Maßregel sprechen gewichtige Gründe. Sie ist erstlich unnöthig. Die Kabineordnung vom 20. Juni 1822 bietet genügende Handhabe zu Retorsionen. — Man hat besonders die Beziehungen zu England als Beispiel zur

Forderung der Differentialzölle benutzt. Diese Angriffe sind aber ganz ungerechtfertigt. Wir sind gleichberechtigt in der direkten Schifffahrt dahin und gewähren allerdings England auch die indirekte, weil unsere Gesetzgebung keinen Unterschied darin macht. Wir haben im Vertrage von 1841 England dies Recht ausdrücklich zugesichert. Allerdings ist auch hierin Reziprozität zu erstreben, doch muß man sich klar sein, was man billig erwarten kann. Kolonien sind ein Theil des Mutterlandes; wir können nicht verlangen, dort dieselben Rechte wie England zu genießen. Wir können von England nur fordern, daß preussische Schiffe aus allen europäischen (nicht englischen) Häfen europäische Waaren nach England und seinen Kolonien und außereuropäische (nicht englische) Waaren aus den Erzeugungsländern nach England und seinen Kolonien zu gleichen Rechten wie englische bringen dürfen!

Sollte England diese Forderung ablehnen, so muß man eben erwägen, ob der Vertrag von 1841 zu kündigen ist. Das wäre nicht sehr nachtheilig, da das englische Zugeständniß hinsichtlich der Nordseehäfen für uns nicht so wichtig wie erwartet war. 1841—43 sind von Amsterdam, Hamburg und Bremen nur 37 preussische Schiffe, davon 35 in Ballast nach England, und sechs nach den Kolonien gefahren! Dagegen kommen jährlich etwa 250 englische Schiffe aus nicht englischen Häfen nach Preußen. Sollte allerdings England dann auch den Vertrag von 1824 kündigen, so wäre das für uns ein schwerer Schaden. Unser Getreideimport aus den Ostseehäfen betrug nämlich:

	Scheffel	Davon ging nach England	
1840	9 901 000	6 514 000	} d. h. 62%
1841	8 294 000	5 881 000	
1842	8 093 000	4 579 000	
1843	7 511 000	4 099 000	

Doch ein solcher Schritt widerspräche der neuen englischen Handelspolitik und wäre ungerecht; er ist daher nicht zu erwarten. Mehr Eindruck werden die mit England zu eröffnenden Verhandlungen allerdings machen, wenn man von vornherein mit der Kündigung des 1841er Vertrags die Bereitwilligkeit ausdrückt, die gegenseitigen Beziehungen in Zukunft zu erleichtern oder wenigstens nicht zu erschweren. Dazu ist aber Zustimmung des Zollvereins nöthig. Obwohl wenig Aussicht ist, sie zu erlangen, empfiehlt es sich, die Sache auf der nächsten Zollvereinskonferenz zu erörtern.

Bei diesem Widerstreit der Ansichten war das Auswärtige Ministerium ratlos. Eichmann forderte am 23. April Rönne auf, die Behauptungen des Finanzministers zu widerlegen und den Entwurf einer Verordnung über Begünstigung der direkten Schifffahrt nebst Ausführungsplan aufzustellen. Gerade in letzterem Punkte liege die Schwierigkeit, um die Druck nicht stets herumgegangen sei. Die Hauptbedenken, schloß er, lägen einmal in der Gefahr, lediglich zu Gunsten der Hausen Opfer zu bringen, und dann den Verkehr mit England, der vor der Hand für Preußen der bei weitem wichtigste sei, zu schädigen.

Bei der Sitzung des Handelsraths vom 27. Mai 1845 brachte Rönne die Angelegenheit zur Sprache und äußerte wiederum seinen Wunsch nach Einholung sachverständiger Gutachten. Der König erklärte sich dabei der

Annahme von Unterscheidungszöllen durchaus geneigt. Er wünsche nicht bloß Sachverständige, sondern auch die Provinzialstände darüber zu hören. Vorher wolle er aber noch ein Gutachten des wegen Krankheit abwesenden Baron Bülow und Nachricht über den Stand der öffentlichen Meinung haben. Inzwischen könne man sich, ohne eine bestimmte Ansicht zu äußern, über die Geneigtheit der anderen Vereinsglieder vergewissern.

Die öffentliche Meinung äußerte sich übrigens damals so lebhaft, daß über sie kein Zweifel herrschen konnte. Die Landtage von Württemberg und Darmstadt forderten Ausdehnung des Zollvereins zur Nordsee, Schaffung einer Handelsflotte, einer sachverständigen Centralbehörde und Maßregeln gegen England. Aehnliche Wünsche wurden in der ganzen Presse laut. Baron Bülow war der Annahme der Unterscheidungszölle in erster Linie geneigt, da sie ein Mittel boten, wenigstens eine vorläufige Vereinigung mit den Nordseestaaten herbeizuführen. Er erklärte es für „eine erfreuliche Thatsache, daß endlich ein System gefunden ist, über welches unter allen Parteien Einstimmigkeit zu herrschen scheint, und es würde, auch ganz abgesehen von der kommerziellen Seite der Frage, unklug sein, eine solche Stimmung vorübergehen zu lassen und sie nicht zur Kräftigung des deutschen Nationalgefühls zu benutzen.“ Auch er war der Ansicht, daß Repressalien von fremden Staaten nicht zu befürchten seien. Als Hauptmangel der Denkschrift Flottwells bezeichnete er mit Recht den Umstand, daß sie immer nur die Verhältnisse des Zollvereins in seiner jetzigen Gestalt betrachte. Die preussische Rhederei entspreche in keiner Weise dem Bedürfniß. Durch den Beitritt der Nordseestaaten entstehe aber ein ganz anderes Bild. Eine Enquete schien auch ihm sehr rathsam, um die vorhandenen Schwierigkeiten aufzuklären. In diesem Sinne berichtete er auch an den König. Aber kurz darauf erkrankte er tödtlich, und Caniz übernahm das Auswärtige Ministerium. Ihm fehlte Bülows durch langen Aufenthalt in England geschärfter Blick und Verständniß für wirthschaftliche Fragen.

Während der Sommermonate unterzog Flottwell die Schrift Könnes einer Umarbeitung in seinem Sinne. Als er damit fertig war, erschien ihm aber die Mittheilung selbst dieser Arbeit an den Zollverein bedenklich mit Rücksicht auf die inzwischen weiter fortgeschrittene Peelsche Reform. Die ganze Sache blieb liegen, bis im Oktober 1845 plötzlich unvermutheter Weise die Augsburger Allgemeine Zeitung Könnes Denkschrift abdruckte. Alle Welt nahm an, daß die Veröffentlichung durch die preussische Regierung veranlaßt sei und jubelte, daß man in Berlin endlich einmal entschlossen sei, dem Auslande energisch gegenüberzutreten. In Wirklichkeit aber hat die Schrift nur in Folge irgend einer Indiskretion das Licht der Oeffentlichkeit erblickt und die Sache in Berlin großen Aerger erregt.

Flottwell, wohl in der Annahme, daß Könne die Publikation bewirkt, setzte sich sofort mit Caniz darüber in Verbindung. Die Versendung eines Memoires an den Zollverein müsse jetzt unterbleiben. Man würde sonst den in den leitenden Kreisen herrschenden Zwiespalt offen kundthun und den Anschein erwecken, als wisse man gar nicht, was man wolle. Caniz theilte durchaus seine Ansicht. Beide Minister berichteten am 25. Oktober 1845 an den König: Das Unterscheidungs Zollsystem lasse die ungünstigsten

Wirktungen auf Gewerbe, Ackerbau und Handel der Ostprovinzen befürchten. Was man von England zu erlangen wünsche, könne man auch durch Verhandlungen erreichen. Es empfehle sich daher, die Angelegenheit einer neuen Besprechung im Handelsrathes zu unterziehen. Rönne, obwohl entrüstet, mußte sich dem fügen. Er setzte seine letzte Hoffnung auf die Sitzung des Handelsraths. Diese aber wurde vom König auf unbestimmte Zeit verschoben.

Im Herbst 1845 erstand dem Unterscheidungs Zollsystem ein neuer Fürsprecher in dem Freiherrn Heinrich von Arnim, dem Gesandten zu Brüssel. Seine geistvolle Schrift „ein handelspolitisches Testament“ beabsichtigte den weiteren Ausbau des von ihm mit Belgien geschlossenen Vertrags zu fördern. Beide Staaten sollten nach seiner Ansicht vereint zollpolitische Maßnahmen zur Hebung des direkten überseeischen Handels treffen. Er sah darin das beste Mittel, die Nordseestaaten und Holland zum Entgegenkommen zu nöthigen und Deutschland von der Vormundschaft Englands zu befreien.

Diese Schrift sowie Rönnes Memoire belebten die Agitation in Deutschland noch einmal. Nur sehr wenige Stimmen erhoben sich gegen die Maßregel. Von Belang war eigentlich nur die der Kölner Handelskammer, welche am 20. Januar 1846 eine Denkschrift veröffentlichte¹⁾. Es war darin nachzuweisen versucht, daß direkte Unterstützung der Schifffahrt durch Prämien der indirekten durch Zollmaßregeln vorzuziehen sei²⁾. Der nicht erwähnte eigentliche Grund der Gegnerschaft der Kölner gegen die Unterscheidungszölle war natürlich die Furcht, den Weg über Belgien und Holland zu Gunsten des über die deutschen Häfen vertheuert zu sehen.

Die Schrift fand wenig Anhang. Wenige Wochen später richteten eine Menge hervorragender Industrieller der Rheinlande an Flottwell eine Eingabe, worin sie um Erlass eines Gesetzes im Sinne der Denkschrift des Handelsamtes baten. — Aber Flottwell sowohl wie Canitz verhielten sich der Bewegung gegenüber durchaus ablehnend und schoben Rönne so viel wie nur möglich bei Seite.

Auf seine wiederholten Beschwerden wegen Ausschließung oder zu später Zuziehung zur Berathung wichtiger Gesetze mußte der König am

¹⁾ Abgedruckt bei Schneer S. 139 ff.

²⁾ Rönne bemerkte zu dieser Schrift in einem Briefe vom März 1846 an Hansemann, welcher die Ansichten der von Camphausen verfaßten Arbeit theilte: „Gott weiß, daß ich stets das Beste gewollt habe, sollte ich mich selbst geirrt haben, aber ich glaube, es kommt bei den mir zunächst obliegenden Pflichten der Wahrung der commercieellen Interessen gar nicht so sehr auf die specielle Ansicht über diese oder jene Frage, als auf die Ansicht und auf den Geist im allgemeinen an, mit dem man die Sache erfährt, und ich glaube, das Zeugniß wird und muß mir jeder geben, daß ich immer nur im wahren deutschen Sinne und Geiste gehandelt habe oder habe handeln wollen.“

Die Kölner Denkschrift wollte die Sache, aber auf einem anderen Wege. Es beweiße das die Richtigkeit seiner Ansicht von der Nothwendigkeit einer sachverständigen Verwaltung. Allerdings fürchte er, daß das Prämiensystem noch weniger Aussicht auf Erfolg habe als das Differentialzollsystem. Die ganze jetzige Abederei der Ostseehäfen werde z. B. dabei leer ausgehen. Auch sei die Behauptung falsch, daß Differentialzölle kein Unterhandlungsmittel gegen fremde Staaten wären. Endlich würden sicher die Zollvereinsstaaten den hanseatischen Schiffen keine Bau- und Fahrprämien zahlen wollen wegen der zu hohen Kosten, und so die Hanse abschrecken.

7. März 1846 nochmals ausdrücklich regelmäßige Berücksichtigung des Handelsamts anordnen. Er fügte dabei aufs neue hinzu: „Längere Beobachtungen hatten Mich wahrnehmen lassen, daß in den obersten Behörden ungeachtet ihrer seltenen Tüchtigkeit und Gewissenhaftigkeit, welche Ich vollkommen anerkenne, die Kenntnisse und Erfahrungen des Handels- und Gewerbestandes nicht so, wie es gewünscht werden müßte, vertreten waren.“ Gerade deshalb habe er die neue Behörde geschaffen. Er theilte diese Ordre Könige mit der Bemerkung mit, daß er hoffe, ihn dadurch in den Stand zu setzen, den Zweck des Handelsamts zu erfüllen. „Dieser Zweck ist aber kein anderer, als die Ansichten ausgezeichneter und erfahrener, außerhalb der Verwaltung stehender Männer, zu deren Einsammlung ihm die Wege vorgezeichnet sind, nach Erforderniß und nach seiner Ueberzeugung zur Erörterung zu bringen, ohne darum ihr Vertreter sein zu müssen, und ohne daß deshalb Prinzipienfragen, welche, bevor die Verwaltung sich darüber entschieden hat, nicht vor das Forum des Publikums gehören, der vorzeitigen Besprechung desselben ausgesetzt werden. — Sie werden erkennen, daß diese Aufgabe nur dann ihren rechten Zweck erfüllen, und Meinem Willen entsprechend ausgeführt werden kann, wenn die Beziehungen mit jenen Männern mit großem Takt und besonderer Vorsicht geleitet werden, und dabei zugleich jeder Schein sorgfältig gemieden wird, als solle der Präsident des Handelsamts berufsmäßig der Opponent gegen die Verwaltung und Gesetzgebung im einseitigen Interesse des Handels- und Gewerbestandes sein. — Wie die Uebertragung des Präsidii des Handels-Amts an sich schon ein Akt hohen Vertrauens ist, so wird er es ganz besonders aus der oben erwähnten Rücksicht. Ich habe die Zuversicht, daß Sie dies Vertrauen völlig rechtfertigen werden, und hoffe deshalb auch, daß Sie Ihren Mir geäußerten Wunsch, aus Ihrer Stelle zu scheiden, nunmehr aufgeben werden.“

Trotz dieser königlichen Willensäußerung geschah keinerlei Schritt, um eine Klarstellung der Frage der Unterscheidungszölle durch Bernennung von Sachverständigen herbeizuführen. Die ganze Angelegenheit wäre begraben worden, hätten nicht verschiedene Umstände genöthigt, sie immer wieder ins Auge zu fassen. Ende Februar 1846 theilte die hannoversche Regierung ihren Ständen, die, wie erwähnt, Begünstigung der direkten Schifffahrt verlangt hatten, mit, daß sie Preußen diesbezügliche Vorschläge gemacht habe, aber abgewiesen worden sei. Sie benutzte diesen Umstand, um damit in der Presse kräftig Stimmung gegen Preußen zu machen und sich weizubrennen. In Wahrheit hatte man in Berlin die Hannoveraner nur auf ihren 1844er Vertrag mit England verwiesen und gefragt, wie sie einen Schifffahrtsbund damit in Einklang zu setzen gedächten. Am den bösen Eindruck in der öffentlichen Meinung zu verwischen, sah man sich genöthigt, unterm 23. Mai 1846 die hannoversche Behauptung eingehend zu widerlegen und zugleich die Annahme eines Systems zur Hebung des überseeischen Verkehrs ernstlich in Betracht zu ziehen.

Der Wirkliche Legationsrath von Kämpf, welcher als Nachfolger von Michaëlis¹⁾ die Sache bearbeitete, war der Ansicht, daß man zu viel ver-

¹⁾ Michaëlis war 1816 als Kammergerichtsreferendar in den auswärtigen Dienst übergetreten. 1845 nahm er wegen leidender Gesundheit seinen Abschied. Direktor

schiedene Gegenstände bisher vermengt habe. Es könnten drei Systeme in Frage kommen: 1. Zollbenachtheiligung der Produkte aller uns ungünstig behandelnden Länder, gleichviel auf welche Weise solche zu uns gelangen. 2. Einführung voller Gegenseitigkeit gegen die Länder, welche unsere Schiffe nicht ebenso wie ihre eigenen behandeln. 3. Zollbegünstigung der direct auf unseren Schiffen eingehenden überseeischen Produkte. — Gemeinjam sei allen drei Maßregeln der Nachtheil, daß sie die Preise beeinflussten und den Absatz erschwerten. Die zu erwartenden Vortheile beträfen beim ersten Verfahren hauptsächlich die Förderung des Exports. Beschwerlich seien nur die damit verbundenen großen Verwickelungen. Gewöhnlich müßten am Ende die einem Staat gewährten Vortheile auch den anderen bewilligt werden und wir hätten, da unser Tarif ohnehin der niedrigste sei, stets nur Schaden. Immerhin verspräche das System gelegentlich Nutzen. Nur müsse man sich entschließen, in Zukunft nicht mehr auf Reiszugünstigung einzugehen. Die Maßregeln der zweiten Art kämen nur der Schifffahrt zu Gute und könnten den Export nicht unmittelbar fördern. Allerdings führten fremde Völker viele deutsche Güter auf ihren Schiffen aus, aber sie daran zu hindern, wäre in jeder Hinsicht bedenklich. Der dritte Vorschlag beabsichtige Förderung von Schifffahrt und Export. Bei richtiger Ausföhrung könnten damit allerdings Holland und England zu größerer Rücksichtigkeit gezwungen werden. Jedoch seien der entgegenstehenden Schwierigkeiten viele, und zur Zeit sei die Schifffahrt nach England wichtiger als die nach überseeischen Ländern. Am besten schien ihm, um völlige Klarheit zu erhalten, die Verwirklichung eines der Pläne ins Auge zu fassen. Rönne wurde daher aufgefordert, einen Gesetzentwurf aufzustellen.

Schon am 31. Mai 1846 übersandte Rönne den Entwurf eines Schifffahrtsgesetzes für den Zollverein im Sinne des von Kampff erwogenen dritten Systems¹⁾. Generaldirector Kühne unterwarf denselben sofort einer

Folow wollte ihn veranlassen, dem Ministerium wenigstens als Ehrenmitglied weiter anzugehören. Er lehnte das aber ab und starb 8. Juli 1867. — Kampff, der lange Zollvereinsbevollmächtigter in Braunschweig war, wurde 1845 der Nachfolger von Michaelis.

1) Entwurf
eines Schifffahrtsgesetzes für den Zollverein.

§ 1.

Vom 1. Januar 1848 an werden alle außereuropäischen Bodenerzeugnisse, welche in Zollvereinschiffen aus dem Erzeugungslande direct nach einem Hafen des Zollvereins, oder, mit der Bestimmung nach dem Zollverein, nach einem Hafen seiner Vorländer an Häfen zwischen der Elbe und Schelde, beide mit eingeschlossen, gesendet werden, bei Bezahlung der Eingangsteuer einen Zollrabatt von pro Cent genießen.

§ 2.

Die Waare muß, um auf den Zollrabatt Anspruch zu haben, begleitet sein:

- a) von einem Ursprungszeugniß, welches von dem Consul des Zollvereins am Absendungs- oder Verschiffungsorte, oder in dessen Ermangelung von der competenten innern Behörde daselbst ausgefertigt ist;
- b) von dem Connoissement, in welchem dasjenige Haus im Zollverein, an welches die Waare vom Erzeugungslande abgejendet worden, bezeichnet ist. Dies Connoissement muß von dem Consul des Zollvereins am Verschiffungsorte, oder, in dessen Ermangelung von der Zollbehörde daselbst beglaubigt sein;
- c) von einer Bescheinigung des zollvereinsländischen Consul, oder in dessen Ermangelung der Zollbehörde am Verschiffungsorte über die Verladung der in

scharfen Kritik. Er wies wieder darauf hin, daß die preussische Schifffahrt durchaus unzureichend sei. Die Begünstigung müßte mithin auch auf die Hanfen und die fremden Völker, welche preussische Schiffe den ibrigen gleichstellen, ausgedehnt werden. Die inländische Rhederei hätte dann seinen Vortheil. Ebenso wenig würden die anzuknüpfenden direkten Verbindungen mit transatlantischen Ländern den Dstseestädten in erster Reihe zu Gute kommen. Den größten Nutzen hätten auch hierin die Nordseehäfen, über welche endlich der gesteigerte Export fast ausschließlich seinen Weg nehmen würde. Den Hauptnachdruck legte er auf die finanzielle Seite der Frage. Gewürze, Kaffee, Reis, Tabak, Rohzncker brächten dem Zollverein 1845 nicht weniger als 15 000 000 Thlr. Zoll ein. Der Erlaß eines Procents bedente also einen Ausfall von 150 000 Thlr., und bei 10% opfere der Verein 1½ Mill. Thlr. jährlich. Zuletzt wies er auf die Schwierigkeiten der Kontrolle in den nichtvereinsländischen Nordseehäfen hin.

Das Alles war so vom eng preussischen Standpunkt, ohne jede Rücksicht auf eine mögliche Ausdehnung des Vereins an die Nordsee, geschrieben, daß Kampf damit nicht einverstanden war. Die Verhandlungen mit England hatten überdies gezeigt, daß man dort nach wie vor noch an der Navigationsakte festhielt. Rußsen erklärte immer wieder für das einzige Mittel, das Londoner Kabinet und das Parlament zum Nachgeben zu

dem Connoissemante bezeichneten Waaren in dem Schiffe N. N., und über die Nationalität dieses Schiffes nach den vorgelegten und zu speifizirenden Schiffspapieren; außerdem,

- a) wenn die Waare über einen der in § 1 bezeichneten, nicht zum Zollverein gehörenden Vorhäfen an der Nordsee eingeht, von einer Bescheinigung des Zollvereins-Consuls des betreffenden Vorhafens, daß sie wirklich in diesem Vorhafen in dem Litt. c. benannten Schiffe angelommen ist; ferner
- e) von einem Begleitschein desselben Consuls, welcher die Transportmittel („Name des Schiffes und des Schiffes, des Fuhrmanns etc.) anzeigt, auf welche die in den Connoissemanten verzeichneten Waaren zur Weiterführung in den Zollverein überladen sind, und die Frist bestimmt, binnen welcher sie bei dem Zollamt an der Grenze angemeldet sein müssen.

§ 3.

Wenn in dem letztern Falle die Waaren später, als in der in dem Begleitschein (Litt. c.) bestimmten Frist bei dem Grenz-Zoll-Amt angemeldet werden, so geht der Anspruch auf den Zollrabatt verloren, sofern nicht vollständig dargethan wird, daß der Transport durch nicht zu beseitigende Hindernisse (z. B. Eisgang, niedriger Wasserstand) aufgehalten worden. Desgleichen muß die volle Verzollung der ganzen Ladung eintreten, wenn sich ein erheblicher Verdacht ergibt, daß auch nur mit einem Theile derselben eine Aenderung auf dem Transporte vorgenommen sei.

Darüber, ob die Verzollung nach dem vollen Tariffsatze stattfindet, oder der Zollrabatt (§ 1) zu bewilligen sei, hat lediglich die Verwaltungsbehörde zu entscheiden.

§ 4.

Wer die in § 2 angegebenen Atteste verfälscht oder nachmacht, oder solche Atteste mißbraucht, um auf andere, als die in denselben angegebenen Waaren einen Zollrabatt zu erwirken, hat, außer dem vollen Eingangszolle, den vierfachen Betrag des Unterschiedszolles zu erlegen, dessen Verkürzung versucht worden. — Im Wiederholungsfalle zieht der Unterschleif die Confiscation der Waare nach sich.

§ 5.

Die den Schiffen des Zollvereins im § 1 zugehändige Zollbegünstigung auf die Schiffe anderer Nationen bei direkter Importation außereuropäischer Bodenerzeugnisse auszubehnen, bleibt besondern Verordnungen vorbehalten.

bringen: Erlass eines dem englischen ähnlichen Schiffsahrtsgesetzes in Deutschland. Er wies wiederholt darauf hin, daß ein solcher Schritt England nicht verletzen werde. Jeder Mensch erwarte ihn.

In einem 53 Seiten langen Schreiben setzte Kampf Flottwell diese Sachlage auseinander. Repressalien seien von keiner Seite zu befürchten. Es frage sich also nur, ob das Gesetz materiellen Nutzen verspreche. Als besonders ins Gewicht fallend betrachtete er den Umstand, daß es durch eine solche Maßregel möglich sein würde, die Stimmung in den Küstendländern gegen Preußen zu bessern und sie vielleicht für den Anschluß an den Verein zu gewinnen, ohne die Industrie zu schädigen. Uebrigens sah er darin auch das beste Mittel, Hannovers Stellung zu England aller Welt gegenüber in klarem Licht zu setzen und die Unwahrheiten, die Hannover noch immer über Preußens Haltung verbreitete, gründlich zu widerlegen. Er schlug schließlich vor, die Zollbegünstigung auf die Einfuhr von Kaffee, Reis, Tabak und Rohzucker zu beschränken und darnach, ob sie aus Verträgländern oder nicht stamme, und ob sie auf deutschen oder fremden Schiffen erfolge, den Zollrabatt abzustufen.

Das Finanzministerium aber blieb halsstarrig. Kühne verfaßte zur Erwiderung eine neue lange Denkschrift: „Ueber Differenzialzölle, nur ein Beitrag zur Beleuchtung dieser Frage für den Zollverein“, welche Flottwells vollsten Beifall fand. Es waren darin die schon früher vom Finanzminister ins Feld geführten theoretischen Gründe wiederholt und der Hauptnachdruck nochmals darauf gelegt, daß das geplante System dem Zollverein und Preußen weniger Vortheil verspreche als den Nordseestaaten. Ferner schien es Kühne sehr gefährlich, daß Preußen seine bisherige Freiheit in Schiffsahrtfragen damit opfere und jeden Schritt von der Zustimmung der Vereinsglieder abhängig mache. Statt endlich die Hansestädte zum Zollanschluß zu veranlassen, werde sie der Schiffsahrtsbund vielmehr in ihrem Widerstande noch bestärken. So bedenklich er auch die Zahlung von Schiffsbauprämien finde, welche die Kölner Handelskammer vorgeschlagen habe, würde er lieber auf sie als auf Unterscheidungszölle eingehen.

Diese doktrinäre Behandlung der Frage in einem Augenblick, wo die öffentliche Meinung in ganz Deutschland entschlossene Maßregeln gegen die Benachtheiligung des deutschen Handels im Auslande verlangte, wo von allen überseeischen Ländern Anträge auf Beförderung unmittelbarer Verbindungen einliefen, wo die hannoverschen Stände aufs neue die Regierung aufforderten, mit Preußen einen Schiffsahrtsbund zu schließen, fand im Auswärtigen Ministerium lebhaften Widerspruch.

Direktor von Patow selbst unternahm die Widerlegung Kühnes¹⁾. In einem vom 24. September 1846 datirten Gutachten betrachtete er die Angelegenheit in erster Reihe vom politischen Standpunkte. Er sah in der Forderung der Begünstigung des direkten Verkehrs einen jener Gedanken, welche eine ganze Zeit mächtig anregen und leicht Unheil stiften könnten. Es sei daher nöthig, daß Preußen sich wie schon so oft auch hierin an die Spitze der öffentlichen Meinung stelle und ihre Leitung übernehme. Die Idee stamme keineswegs erst von List, sie sei älter als Leibniz

¹⁾ Anlage XIX.

und Wöser und in diesem Jahrhundert sowohl von Nebenins als von verschiedenen Ständeversammlungen und norddeutschen Regierungen als eine Lebensfrage für Deutschland bezeichnet worden. Wenn der Gedanke gerade jetzt eine solche Bedeutung gewonnen habe, sei das nicht zum wenigsten die Folge der Beobachtung, daß andere Länder die Liberalität unserer Gesetzgebung für Nichts in Aufschlag bringen und ihrerseits für jede Aufhebung lästiger Maßregeln werthvolle Zugeständnisse fordern. Daß das Publikum über die Richtansdehnung des Vereins bis aus Weltmeer ungeduldig werde, sei ganz begreiflich. Die dadurch erregte Mißstimmung aber richte sich gegen Preußen, und sie weiter wachsen zu lassen wäre sehr unflug. Es könne daher nicht überraschen, „wenn die Behauptung aufgestellt wird, daß vom Standpunkte unserer deutschen Politik aus betrachtet, der Plan wegen Beförderung des direkten Verkehrs mit transatlantischen Ländern eine erwünschte Gelegenheit darbiete, einen Schritt zu thun, der zur Hebung des deutschen Nationalgefühls dienen und im Norden wie im Süden Deutschlands lebhaften Anklang finden wird. Ebensowenig kann es überraschen, wenn die von anderer Seite her in Anregung gekommene Frage, ob es rathsam sei, eine gemeinschaftliche Behandlung der Angelegenheit mit den übrigen Zollvereinsstaaten einzutreten zu lassen, auf das Bestimmteste bejaht wird, und zwar aus folgenden Gründen. Einmal beschränken sich die Vortheile, welche aus der Ausföhrung der Maßregel zunächst nur der preussischen Rhederei zustieken, in ihrer ausgedehnten Wirkung keineswegs auf diese allein, sondern kommen der Gesamt-Industrie zu gut. Die durch den Gewinn der — unsern Schiffen jetzt größten Theils verschlossenen — indirekten Schiffahrt entstehende Verwehrung und Aufnahme unserer Rhederei wird auch den deutschen Binnenländern Nutzen bringen, und zwar sowohl dadurch, daß dieselben einen Theil der zur Ausrüstung einer Handelsflotte erforderlichen Gegenstände liefern werden, und ferner durch die aus einer solchen Entwicklung der deutschen Schiffahrt nothwendig folgende Anknüpfung lebhafterer und ausgedehnterer Verbindungen mit fremden Ländern, welche wesentlich auf den Handelsverkehr mit denselben einwirken werden.

Außerdem ist aber auch vom deutschpolitischen Standpunkte aus gerade auf die gemeinschaftliche Behandlung der Sache mit den übrigen Zollvereinsstaaten ein ganz besonderer Werth zu legen, weil das Projekt eben zugleich als ein Mittel benutzt werden soll, sowohl in den zum Zollverein gehörenden Ländern, als in den außerhalb desselben befindlichen Küstenstaaten eine günstige Stimmung für Preußen hervorzurufen. Eine einseitige Ausföhrung des Projektes durch Preußen und ohne Theilnahme — oder wenigstens ohne vorgängige Aufforderung — der Bundesgenossen . . . und der norddeutschen Küstenstaaten würde nur dazu benutzt werden, Preußen zu verdächtigen und ihm den Vorwurf zuzuziehen, daß es sich von den allgemeinen deutschen Interessen absichtlich fernhalte.“

Was die Beziehungen zu fremden Staaten betreffe, so mache England noch keine Miene, seine Schiffsahrtsakte aufzuheben, werde also gegen Einföhrung eines ähnlichen Gesetzes in Deutschland Nichts einwenden. Holland werde allerdings in arge Verlegenheit kommen, aber dadurch einfach

genöthigt werden, sich Deutschland gegenüber zu größerem Entgegenkommen zu verstehen.

Hinsichtlich der wirthschaftlichen Seite der Angelegenheit theilte Platow die Ansicht Kühnes, daß weder Förderung der Schifffahrt noch des Exports in erheblichem Maße eintreten werde, nicht. Er meinte, es sei doch sehr wahrscheinlich, daß bei häufiger und leichter direkter Verbindung mit überseeischen Ländern die Handelsbeziehungen beiderseits wachsen würden. Auch das Beispiel anderer Länder, welche sich Dampfschiffahrts-Subventionen so große Summen kosten ließen, spräche dafür. Ebenso bezweifelte er, daß wirklich der Schifffahrtsbund den Widerstand der Nordseestaaten gegen volle Zollvereinigung verstärken werde. Ob die Aufnahme Bremens und Hamburgs in den Verein überhaupt in dessen Interesse läge, sei außerdem höchst fraglich. Zur Ausführung eines Unterscheidungs Zollsystems sei sie jedenfalls nicht nöthig.

Platow faßte schließlich die Möglichkeit ins Auge, daß Hannover mit Oldenburg, Mecklenburg und den Hanse, um Preußen entgegenzuarbeiten und der öffentlichen Meinung zu genügen, einen eigenen Schifffahrtsbund gründeten. Es würde dann für seinen Beitritt zum Zollverein noch erheblich höhere Forderungen zu stellen im Stande sein. Aus allen diesen Erwägungen und in Anbetracht dessen, daß die Annahme des vorgeschlagenen Systems ohne übermäßige finanzielle Opfer möglich sei, sprach sich die Denkschrift für Beförderung des direkten überseeischen Verkehrs aus und brachte Annahme eines Gesetzentwurfs in dem früher erwähnten Sinne Ramphs in Vorschlag¹⁾.

Auch der an Stelle Flottwells tretende Finanzminister von Dnesberg theilte indessen Kühnes Ansichten und ließ sich durch keinerlei Gründe überzeugen. Eine Besprechung der Ministerien blieb fruchtlos. Die Sache wurde daher, als die mit Brasilien schwebenden Verhandlungen eine Entscheidung gebieterisch nöthig machten, nochmals dem König unterbreitet und die Auberäumung einer Sitzung des Handelsraths erbeten. Am 5. November 1846 fand dieselbe im königlichen Schlosse in Anwesenheit Seiner Majestät und des Prinzen von Preußen statt. Nachdem Könne die Frage allseitig beleuchtet und den Erlaß eines allgemeinen Gesetzes befürwortet hatte, erklärte der König: in erster Reihe habe ihn die Forderung Brasiliens nach differenzieller Begünstigung zur Abhaltung der Sitzung bestimmt. Auch von anderen Seiten aber sei neuerdings seine Ansicht befestigt worden, daß der Zollverein durch Unterscheidungs Zölle gewinnen würde. Besonders wären Berichte des Ministerresidenten in den Vereinigten Staaten sehr überzeugend gewesen. Nur darüber sei er sich noch nicht klar, ob solche Zölle nicht auch durch Verträge mit einzelnen Ländern eingeführt werden könnten. Alles Neue müsse einen Anfang haben und gerade die Anerbietungen Brasiliens hätten ihm ein passender Anlaß gebüht.

Der Präsident des Handelsamts wies dem gegenüber darauf hin, daß Brasiliens Anerbietungen vollständig ungenügend seien und daß wir uns durch Eingehen auf solche Verträge in jeder anderen Hinsicht die Hände

¹⁾ Anlage XX.

binden würden. Der Finanzminister sprach seine Abneigung gegen jeden Unterscheidungs Zoll aus. In England sei die Schiffsahrtsakte bereits durchlöchert, in Frankreich entstünden Freihandelsvereine und dort wie in Belgien bringe das Differenzialsystem keinen Nutzen; von Thile und Bodelschwingh, der Minister des Innern, traten ihm bei und betonten ihre Befürchtung, England zu verletzen.

Hiergegen erhoben sich Köhne, Canitz und zuletzt auch der Prinz von Preußen. Er wies darauf hin, daß England sich stets nur durch sein Interesse leiten lasse, Preußen solle das Gleiche thun. Er empfahl, die Annahme von Unterscheidungs zöllen mit Entschiedenheit bei den Vereinstaa ten zu befürworten.

Darauf ergriff nochmals der König selbst das Wort. Ihm liege die Beförderung der wirthschaftlichen und damit politischen Einheit Deutschlands so am Herzen, daß er für sie auch finanzielle Opfer nicht scheuen würde. Er glaube, „daß das Differenzialzollsystem ein Mittel sein könne, diesem großen Ziele näher zu führen, und daß, wenn dadurch auch nicht der Beitritt der deutschen Nordseestaaten zum Zollverein bewirkt werden sollte, doch der ganze politische Vortheil, welcher mit einem solchen verbunden wäre, durch eine gemeinschaftliche Ausübung von Differentialzöllen im Wege eines Schiffsahrtsbundes oder auf ähnliche Art erreicht werden könne.“ Man möge daher zunächst den Hansestädten eröffnen, daß man zur Annahme des Unterscheidungs zollsystems bereit sei, falls sie dem Verein beitreten und in Zukunft nur gemeinsam mit ihm Handels- und Schiffsahrtsverträge schließen wollten. Vorher sei freilich Verständigung darüber mit den anderen Vereinstaa ten nöthig.

Der König verließ darauf die Versammlung, welche auf seinen Befehl den letzteren Punkt weiter berieth. Thile äußerte dabei die Ansicht, daß Verständigung mit den Hansestädten ohne Hannover nichts nütze. Bodelschwingh stimmte ihm bei. Falls es gelinge, durch Unterscheidungs zölle alle norddeutschen Staaten zu gewinnen, so wolle er sie aber allenfalls als schlechtes Mittel für einen guten Zweck gelten lassen. Duesberg vertrat denselben Standpunkt.

Man entschloß sich schließlich, zwei Fragen zur Abstimmung zu stellen: 1. Wird angerathen, den Differenzialzollsatz anzunehmen, schon auf die Bedingung, daß die Hansestädte und der Steuerverein sich zu einem bloßen Schiffsahrtsvertrag verstehen? 2. Kann der Differenzialzoll angenommen werden, wenn der Zweck damit unmittelbar erreicht wird, den Steuerverein und die Hansestädte ganz in den Zollverein zu ziehen? Nur die letztere wurde einstimmig bejaht. Bei der ersteren erklärten sich der Prinz von Preußen, Minister Uhden, Canitz und Köhne für, Thile, Rother, Bodelschwingh und Duesberg gegen die Frage.

Erst am 26. Dezember traf der König eine Entscheidung. Nach reiflicher Ueberlegung habe er sich überzeugt, daß bei einem bloßen Schiffsahrtsbund nur die Nordseestaaten gewinnen würden. „Es sind aber auch Verträge denkbar, welche, zwischen jenen beiden Alternativen liegend, zwar keinen vollständigen Zollverein begründen, der wegen der eigenthümlichen Lage jener Länder und wegen des Verhältnisses Hannovers zu England für den Augenblick schwerlich unter leidlichen Bedingungen zu erreichen

sein dürfte, die aber dennoch die wesentlichen Vortheile des Zollvereins für die Contrahenten herbeizuführen und dessen völligen Abschluß anzubahnen geeignet wären, und erkläre Ich Mich dafür, daß auch solche Verträge, wenn sie durch Aufstellung eines Differenzialzollsystems zu erreichen sein sollten, nicht zurückgewiesen werden. Um aber für die Einführung eines solchen Zollsystems freie Hand zu gewinnen, ist es allerdings nöthig, daß der mit England abgeschlossene Handels- und Schifffahrtsvertrag vom 2. März 1841 gekündigt wird.“ Er befahl, zunächst die Vereinsstaaten zu befragen und dann England die Kündigung mit Vereiterklärung zur Fortsetzung der Handelsbeziehungen auf der Grundlage voller Gegenseitigkeit auszusprechen.

Die Zollvereinsstaaten erklärten sich sämmtlich einverstanden. Aber der Widerwille des Königs gegen Zwangsmassregeln in Beziehung auf die Nordseeländer, die Opposition des größten Theils der Minister und der zu erwartende Widerstand verschiedener Zollvereinsstaaten veranlaßten Canitz, den ganzen Plan wieder fallen zu lassen. Geheimrath von Stampf arbeitete im Einverständniß mit ihm ein ganz neues Project aus, welches auf die ehemaligen Smidtschen Vorschläge zurückgriff.

Sein Werk, die vom 6. März 1847 datirten „Vorschläge für die Errichtung eines deutschen Schifffahrts- und Handels-Vereins“ bezweckte die Errichtung einer den ganzen deutschen Bund umfassenden Organisation (siehe dem Zollverein¹⁾). Dem seiner Zeit viel umstrittenen Artikel 19

¹⁾ **Vorschläge**
für die Errichtung eines Deutschen Schifffahrts- und Handels-Vereins.

§ 1.

Die Staaten des Deutschen Zollvereins einerseits, und die Kaiserlich Oesterreichischen Staaten, die Staaten des Steuervereins, die Großherzogthümer Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz, das Herzogthum Holstein-Lauenburg und die freien und Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg andererseits, treten zu einem Schifffahrts- und Handels-Verein zusammen.

§ 2.

Der Zweck dieses Vereins geht dahin, in Schifffahrts- und Handels-Angelegenheiten das Prinzip der nationalen Einheit Deutschlands nicht nur in den gegenseitigen Beziehungen der Vereinsstaaten unter einander geltend zu machen, sondern auch in deren Beziehungen zu anderen Staaten zur Anerkennung zu bringen.

§ 3.

Jeder Vereinsstaat, welcher Seeschifffahrt treibt, wird daher den Schiffen eines jeden anderen Vereinsstaats alle Rechte seiner eigenen Schiffe einräumen, dergestalt, daß jede Ladung, welche ein einheimisches Schiff aus oder nach den Häfen aller oder gewisser Länder überhaupt ein- oder auszuführen berechtigt ist, auch von jedem Vereinsschiffe aus denselben Häfen eingeführt oder nach denselben Häfen ausgeführt werden kann, ohne daß in den Vereinshäfen beim Eingange oder Ausgange in Betreff der vom Schiffskörper oder von der Ladung zu erhebenden Schifffahrts- und Hafens-Abgaben, oder Ein-, Aus- oder Durchgangs-Abgaben zwischen den einheimischen und den Vereinschiffen irgend ein Unterschied gemacht werden darf.

§ 4.

In Anwendung des vorstehenden Grundsatzes wird insbesondere auch jeder Vereinsstaat die Schifffahrt zwischen seinen eigenen Häfen (Cabotage) den Schiffen der übrigen Vereinsstaaten ganz eben so wie seinen eigenen Schiffen gestatten.

§ 5.

Die Vereinsstaaten werden sich über eine gemeinsame Deutsche Flagge einigen, welche von jedem Vereinsschiffe geführt werden muß, neben der aber die Landesflagge fortgeführt werden kann.

der Bundesakte über Beförderung des inneren Verkehrs wäre durch möglichste Erleichterung der Zölle zwischen den einzelnen Bundesstaaten und

§ 6.

Sie werden ferner sich darüber verständigen, von welchen Erfordernissen in Betreff des Ursprungs und der Bemannung eines Schiffes das Recht, die Deutsche Flagge zu führen, abhängig sein soll, wie die Schiffspapiere beschaffen sein, wie die Schiffsmessungen und Registrirungen vorgenommen werden sollen, wie die Schiffsdisziplin und Hafenspolizei einzurichten ist, u. s. w.

§ 7.

Die Vereinsstaaten behalten sich vor, an den sie trennenden Binnenzollgrenzen den wechselseitigen Handels- und Grenzverkehr möglichst zu erleichtern, namentlich den Ein- oder Ausgang der gegenseitigen Boden- und Industrie-Erzeugnisse durch Erlass oder Ermäßigung der Ein- oder Ausgangsteuern zu begünstigen, den Handel mit anderen Ländern, soweit dies als nothwendig anerkannt wird, durch Aufhebung oder Herabsetzung der Trausitzzölle zu befördern und für die in den Verein aus dem Auslande eingehenden Güter und Waaren möglichst gleichmäßige Sätze der Eingangs- und Verbrauchssteuern zu verabreden.

§ 8.

Sie behalten sich nicht minder vor, über Annahme eines gleichmäßigen Münz-, Raaf- und Gewichts-Systems Vereinbarungen zu treffen.

§ 9.

Die Vereinsstaaten erwarten, daß alle übrigen Staaten die zu verabredende Vereins-Flagge als solche anerkennen und demgemäß die unter dieser Flagge fahrenden Schiffe eines jeden Vereinsstaats auch dann, wenn der Hafen, aus welchem sie kommen, die Erzeugnisse, mit welchen sie beladen, und die Schiffleute, mit welchen sie bemannt sind, einem anderen Vereinsstaate angehören, beim Einlaufen in ihre Häfen in Ansehung der Abgaben und Zölle vom Schiffskörper und von der Ladung ganz eben so behandeln, als wenn diese Schiffe aus den Häfen des eigenen Landes kämen, mit Erzeugnissen desselben beladen und mit Eingebornen eben dieses Landes bemannt wären.

§ 10.

Die Vereinsstaaten sind bereit, den Schiffen aller anderen Staaten dieselben Rechte einzuräumen oder zu belassen, welche sie sich gegenseitig zugestanden haben. Sie erwarten dagegen aber auch, daß andere Staaten in ihren Häfen den Vereinschiffen die nämlichen Rechte zugestehen.

§ 11.

Die Vereinsstaaten sind Willens gegen die bei ihnen bestehenden, schon jetzt mäßigen und so weit es thunlich ist, weiter zu ermäßigenden Schiffs-Abgaben und Zölkörper die Schiffe und Erzeugnisse aller anderen Länder ganz gleichmäßig zuzulassen und den Schiffen und Erzeugnissen keines Staates vor denen eines anderen einen Vorzug einzuräumen. Sie erwarten dagegen aber auch, daß ihre Schiffe und Erzeugnisse bei dem Einlaufen in die Häfen und bei dem Eintreten in die Zoll-Linien anderer Staaten in keiner Beziehung ungünstiger als die Schiffe oder Erzeugnisse irgend eines anderen Staates behandelt werden.

§ 12.

Sollte ein anderer Staat der im § 9 ausgesprochenen Erwartung nicht entsprechen, so würden die Vereinsstaaten sich genöthigt sehen, die Schiffe eines solchen Staates bei dem Eingange in ihre Häfen mit erhöhten Schiffs-Abgaben (doppelten Hafen-Abgaben und extraordinären Flaggengeldern) zu belegen.

§ 13.

Insoweit fremde Staaten die Schiffe der Vereinsstaaten, welche aus Häfen eines anderen Staates kommen und mit Erzeugnissen eines anderen Staates beladen sind (in direkte Fahrt), entweder gar nicht zulassen oder ungünstiger behandeln als diejenigen, welche aus einem vereinsländischen Hafen kommen oder mit vereinsländischen Erzeugnissen beladen sind, so behalten sich die Vereinsstaaten vor, von den Schiffen solcher Staaten bei dem Eingange in die vereinsländischen Häfen erhöhte Schiffs-Abgaben, oder von den auf diesen Schiffen eingehenden, oder auch von den aus den Häfen solcher Staaten kommenden Gütern erhöhte Eingangszölle zu erheben.

Aufhebung der Transitgebühren mehr als Genüge geschehen. Nun solle auch dem Auslande gegenüber der ganze Bund eine Einheit bilden und gleichmäßig vorgehen. Die Ausnahme von Unterscheidungszöllen dürfe nur noch, wenn durchaus nöthig, und dann durch den ganzen Bund erfolgen und nur in seinem Namen sollten in Zukunft Handels- und Schiffahrtsverträge geschlossen werden. Ein gemeinsames Konsulatwesen war gleichfalls ins Auge gefaßt. Die Ausnahme dieses Plans hätte also wirklich die langersehnte Herstellung der deutschen wirthschaftlichen Einheit bedeutet!

Wie eine erläuternde Denkschrift beweist, dachten natürlich im Ernst weder Kämpf noch Caniz an eine baldige Aufnahme Oesterreichs in den zu gründenden Verein. Das Ganze war nur ein Schachzug, um weiteren Ausflüchten der Nordseestaaten, auf deren Heranziehung es einzig ankam, ein Ende zu machen. Sowohl in Hamburg wie in Hannover hatten sich wiederholt Stimmen erhoben, daß man dem Zollverein nur beitreten könne, wenn das auch von Seiten Oesterreichs geschehe. Es war sogar gefordert worden, daß die Angelegenheit von Bundeswegen betrieben werden müsse.

§ 14.

Insofern andere Staaten die Schiffe oder Erzeugnisse eines dritten Staates bei dem Eingange in ihre Häfen oder über ihre Grenzen günstiger als diejenigen der Vereinsstaaten behandeln, behalten die letzteren sich ebenfalls vor, eine differentielle Benachtheiligung der Schiffe und Erzeugnisse solcher Staaten eintreten zu lassen.

§ 15.

Eben dies kann auch denjenigen Staaten gegenüber geschehen, welche der Schiffahrt und dem Handel der Vereinsstaaten durch die Ertheilung von Monopolen und Privilegien oder andere Einrichtungen besondere Hindernisse in den Weg legen.

§ 16.

Die in den §§ 9 bis 11 angeordneten Grundzüge werden die Grundlage bilden, sowohl für die Seitens der Vereinsstaaten mit anderen Staaten abzuschließenden Schiffahrts- und Handelsverträge, wie für das in Ermangelung vertragemäßiger Bestimmungen anderen Staaten gegenüber zu beobachtende Verfahren.

§ 17.

Die Vereinsstaaten werden fortan Schiffahrts- und Handelsverträge mit anderen Staaten in der Regel nur gemeinschaftlich und im Namen des Vereins abschließen. Sollten einzelne Vereinsstaaten ausnahmsweise für sich allein über einen die Schiffahrt oder den Handel berührenden Vertrag mit anderen Staaten verhandeln wollen, so können sie dies jedenfalls nur unter der Bedingung und mit dem Vorbehalte thun, daß der mit ihnen kontrahirende Staat der Schiffahrt oder dem Handel eines jeden anderen Vereinsstaates auf dessen Verlangen dieselben Vortheile oder Begünstigungen einräumen muß, sobald dieser sich zu gleichen oder entsprechenden Gegenleistungen versteht.

§ 18.

Sämmtliche Vereinsstaaten verpflichten sich, die zwischen ihnen und anderen Staaten bestehenden Schiffahrts- und Handelsverträge sobald als möglich zu kündigen, oder, soweit dies vor Ablauf der vertragemäßigen Zeit nicht geschehen kann, wenigstens nicht über diese Zeit hinaus einseitig zu verlängern, sondern eine Erneuerung oder Fortsetzung nur unter den Maßgaben des § 17 stattfinden zu lassen.

§ 19.

Die Vereinsstaaten behalten sich vor, die Wahrnehmung der Interessen des Vereins im Auslande gemeinschaftlich anzustellen und gemeinschaftlich zu remunerirenden Vereins-Konsuln zu übertragen.

§ 20.

Ueber die von den Vereinsstaaten in Ansehung der Neutralität, der Blockaden, des Schutzes bei Strandungsfällen, der Quarantaine Angelegenheiten u. s. w. zu beobachtenden Grundzüge bleiben Verabredungen vorbehalten.

Berlin, den 6ten März 1847.

„Wenn einer solchen Anregung und weiteren Einleitung der Sache beim Bundeestage“, schrieb daher Kappeler, „nun ebensowohl in den Erfahrungen der früheren Jahre, als in dem Umstande, daß auch Holland wegen Luxemburg an den Beratungen und Beschlüssen zu participiren haben würde, die triftigsten Bedenken entgegenstehen und sich von der Einschlagung dieses Weges schwerlich ein günstiger Erfolg versprechen läßt, so muß doch auf der anderen Seite gerade die preussische Regierung aus den eben berührten Gründen wiederum dringend wünschen, daß der Zweck, den sie vor Augen hat, nicht an einer zu beschränkten Anlage des ersten Planes und an einem dadurch etwa erwachsenden Mißtrauen der deutschen Nordseestaaten, scheitere, vielmehr eine wahrhaft nationale Auffassung finden und auf möglichst breiter Basis zur Ausführung gelangen möge.“ Man solle demgemäß zuerst mit den Nordseestaaten sich verständigen, aber in dem Vertrage den anderen deutschen Staaten den Beitritt offen lassen. Daß Oesterreich darauf eingehe, sei nach den früheren Erfahrungen und bei seinem geringen Interesse an der Nord- und Ostseeschifffahrt nicht zu erwarten. Dagegen bestehe, wenn man nicht handle, die Gefahr, daß es, um Preussens Einfluß im Zollverein zu paralysiren, seinerseits einen Schiffsahrtsbund ins Leben rufe und sich an die Spitze stelle. „Für Preussen, welches Behufs Errichtung des Zollvereins so bedeutende Opfer gebracht und mit rastloser Thätigkeit und Anstrengung gewirkt hat, kann es aber keineswegs gleichgültig sein, sich den Ruhm, auch in dieser wichtigen Angelegenheit die Initiative ergriffen zu haben und den übrigen deutschen Staaten vorgegangen zu sein, ohne alle Veranlassung aus den Händen zu lassen.“

Der Hauptvortheil des zu schließenden Vereins liege auf politischem und nationalem Gebiete. Um aber das Band recht fest zu knüpfen, sei es nöthig, sich nicht bloß auf die Schifffahrt zu beschränken. Es würde sonst nicht möglich sein, gemeinsame Reversalien gegen nachtheilige Maßregeln des Auslands zu ergreifen. Gerade aber darum handle es sich. Die Zeit sei vorüber, wo man glaubte, den Vortheil eines Landes nur auf Kosten anderer finden zu können. Die große Wahrheit breche sich Bahn, „daß durch das Gedeihen aller andern Länder auch das des eigenen Landes am sichersten befördert wird.“ Ein Methuenvertrag wäre jetzt unmöglich. Die Aufgabe sei nur noch, Zurücksetzungen abzuwehren. „Der Zollverein kann die schöne Aufgabe lösen, das Prinzip der neuen Zeit zuerst an die Spitze seiner gesammten Handels-Politik zu stellen; er löst sie aber nur dann, wenn er dies eben ganz, wenn er es in allen Beziehungen thut, nicht bloß mit Rücksicht auf die Schifffahrt. Dies Prinzip läßt sich in folgende Sätze zusammenfassen: Der Zollverein wird bei der Ordnung seiner Handels- und Schifffahrts-Politik wie bei der Normirung seiner Zollsätze fortan lediglich seine Ueberzeugung darüber, was das eigene Bedürfniß erfordert, was dem eigenen Lande zuträglich oder schädlich ist, sich zur Richtschnur dienen lassen. Er wird die Befugniß, ebenso zu verfahren, auch anderen Ländern niemals streitig machen, ohne Unterschied, ob dieselben dabei, was ihr Bedürfniß erfordert, von gleichen oder verschiedenen Ansichten ausgehen und ob sie daher zu denselben oder zu anderen Resultaten gelangen. — Er wird bereitwillig jede Befugniß, welche seinen eigenen Angehörigen zusteht, auch den Angehörigen jedes anderen

Staates einräumen, sofern andere Staaten seinen Angehörigen ebenfalls das gestatten, was sie den Ihrigen zugestehen. — Er ist endlich bereit, auch die Erzeugnisse anderer Länder, soweit dies die natürlichen und politischen Verhältnisse ausführbar machen, den eigenen Erzeugnissen gleichzustellen (d. h. zu einer Aufnahme in den Zollverein die Hand zu bieten). Soweit aber jene Verhältnisse entgegenstehen, wird er wenigstens die Erzeugnisse aller Länder gleichmäßig behandeln (allen Nationen die Rechte der meistbegünstigten einräumen), sofern dieselben auch ihrerseits die Erzeugnisse eines andern Landes günstiger als die des Zollvereins behandeln.“

Der Unterscheidungs Zoll erhielt in diesem Plane mithin nur noch den Charakter einer Drohung. Der §. 11 besagte nicht mehr als einst die Repressalien-Audrohung im preussischen Zollgesetz von 1818. Die Differenzialzölle waren nicht mehr Zweck, sondern lediglich Mittel. „Nach den früheren Vorschlägen sollte gewissermaßen mit einer Kriegs-Erklärung gegen die ganze Welt angefangen und an dieselbe nur die Hoffnung der Rückkehr zum Frieden mit einzelnen Staaten durch Separat-Verhandlungen geknüpft werden. Nach dem jetzigen Plane wird allen Ländern Friede und Freundschaft angeboten und nur gegen den, der dies Anerbieten zurückweist, wird der Krieg nicht sofort eröffnet, sondern nur für zulässig erklärt.“ — „Werden diese Vorschläge“, meinte Rumpff, „gleich zuerst von den Nordseestaaten oder demnächst von den Zollvereinsregierungen zurückgewiesen, so haben wir jedenfalls keinen Nachtheil davon, wohl aber in ganz Deutschland eine günstige Stellung gewonnen. Finden sie dagegen Beifall, und kommt es auf Grund derselben zu einer förmlichen Uebereinkunft und demnächst zu deren Ausführung, so werden die daraus für den Handel, die Schifffahrt und die Industrie des gesammten Vereins entringenden materiellen Werthe schwerlich verkauft werden können.“

Der Zeitpunkt sei der denkbar beste. In den Hansestädten und Hannover sei entschiedene Neigung, dem Verein näher zu treten, und in England sei Aenderung der Navigationsakte im Werke. Dazu komme die Rücksicht auf die innern Verhältnisse. „Überall in unserm eigenen Lande, wie in den übrigen Zollvereinsstaaten ist das dringende Verlangen da, daß in unserer Handelspolitik etwas geschehen müsse. Mögen diesem Verlangen vielfach Irrthümer oder Mißverständnisse, falsche Vorpiegelungen oder Illusionen zu Grunde liegen — die Thatsache läßt sich nicht wegläugnen, daß man sich unbehaglich fühlt, daß man Veränderungen wünscht. Entschließen wir uns nicht, die Initiative zu ergreifen und die Leitung zu übernehmen, so werden wir sicherlich zu Beschlüssen gedrängt werden, die viel bedenklicher und gefährlicher sind, als die hier gemachten Vorschläge. Erhöhte Schutzzölle und verderbliche Ausfuhr-Prämien können dann leicht zur unabweislichen Nothwendigkeit werden.“

Weder das Handelsamt noch der Finanzminister waren mit diesen Vorschlägen einverstanden. Rönne fand es höchst sonderbar, daß das auswärtige Ministerium so plötzlich auf eigene Faust die ganze vielerörterte Sache fallen lasse. Er wies nach, daß der Rumpffsche Vorschlag ganz entschieden den Beschlüssen des Handelsraths und dem Befehle des Königs widerspreche. Nach dem neuen Plane würde man einfach einen neuen politischen Verein ohne bestimmten Zweck schaffen und dem Auslande gegen-

über die einzige handelspolitische Waffe freiwillig aus der Hand geben. Direktor Kühne ferner hielt den Abschluß eines alle deutschen Staaten umfassenden Vereins für höchst bedenklich. Die Handelsangelegenheiten würden damit Sache des deutschen Bundes, dessen Beziehungen zum Ausland durch den Wiener Kongreß fest geregelt seien. Er war entschieden gegen die damit nothwendig werdende Aufhebung der Transitzölle zu Gunsten der nicht zum Zollverein gehörenden Staaten und Bindung der preussischen Freiheit in Schifffahrtsfragen. Uebrigens nahm er den Plan nicht tragisch. Er sagte vielmehr, er glaube nicht, daß überhaupt noch Etwas aus der ganzen Sache werde, und das sei das Beste. Hannover sei es gar nicht Ernst, es wolle Preußen nur irgend eine kompromittirende Erklärung ablocken, um sie nach England zu senden. In Hamburg verberge man nur den Wunsch, Alles beim Alten zu lassen, hinter phantastischen Vorschlägen. Die Angriffe der Weserzeitung und des Zollvereinsblattes seien gleichgültig den Nachtheilen gegenüber, welche eine Verstimmung Englands nach sich ziehen würde.

Am 25. März 1847 fand eine Besprechung der Minister und Könnes über den Kampfischen Plan statt. Obwohl die Ansichten so widersprechend wie bisher blieben, einigte man sich doch auf eine Maßnahme. Der Direktor im Auswärtigen Ministerium, Frhr. von Patow, sollte Hannover, Oldenburg, Bremen und Hamburg besuchen und dort vertrauliche Besprechungen abhalten. Von dem Ausfalle derselben machte man die weiteren Entscheidungen abhängig. Es hat zu dem Beschlusse beigetragen, daß eben der Senat von Bremen eine neue von Dudwiz verfaßte Denkschrift, „Der deutsche Handels- und Schifffahrts-Bund“ nach Berlin hatte gelangen lassen, worin die Einführung von Unterscheidungszöllen dringend empfohlen war. Man wollte wenigstens einmal genauer wissen, wie weit eigentlich die Bereitwilligkeit der Nordseeländer und besonders Hannover's gehe, welches nicht müde wurde, Preußen in der Presse anzugreifen.

Am 29. März traf Patow in Hannover ein und besprach sich mit Generaldirektor Dommers und Oberfinanzrath Witte. Die von ihnen übergebenen schriftlichen Aufzeichnungen¹⁾ stimmten im Wesentlichen den preussischen Vorschlägen bei. Von einer Inzuziehung Oesterreichs war nicht die Rede. Der Bund sollte in vier Staatengruppen nach der geographischen Lage und zwar die Nordsee-, Ostsee-, Rhein- und Binnenländer zerfallen und ein Veto immer nur einer ganzen Gruppe zustehen. — Mit Witte zusammen fuhr Patow nach Bremen, wo am 31. März in der Wohnung von Dudwiz die Berathungen fortgesetzt wurden. Noch entschiedener als die Hannoveraner drängten die Bremenser auf einstweilige Nichtberücksichtigung Oesterreichs und augenblickliche Einführung von Zuschlagszöllen gegen die feindseligen Staaten. In Oldenburg trat die Regierung ganz den hannoverschen Aeußerungen bei. Um so ablehnender verhielt sich Hamburg. Man erklärte hier Patow bestimmt, daß ein Bund ohne Unterscheidungszölle unmöglich, mit solchen aber durchaus schädlich sei. Hamburg bedürfe keiner Förderung seines direkten überseeischen Verkehrs. Unter den geplanten Maßregeln würde nur sein Zwischenhandel leiden!

¹⁾ Der Text bei Dudwiz: Deutwürdigkeiten. S. 44 ff.

Bei dieser Haltung Hamburgs ließ man in Berlin die ganze Sache wieder fallen. Aber die Angelegenheit beschäftigte bereits das Publikum so lebhaft, als daß sie so rasch aus der öffentlichen Diskussion verschwinden konnte. Als der Vereinigte Landtag zum ersten Male zusammentrat, wurde er sogleich von verschiedenen Seiten angefordert, die Sache in die Hand zu nehmen. Unterm 22. und 30. April ersuchte ihn der Abgeordnete Baum von Düsseldorf, Erhöhung der Schutzzölle in Verbindung mit Rück- und Unterscheidungszöllen zu befürworten. Am 29. April petitionirten Fürst Lichnowsky und verschiedene Gesinnungsgenossen bei der Herrenkurie, von Heyden-Carlrow bei der Kurie der drei Stände in gleichem Sinne. Die Herrenkurie sprach sich unter lebhafter Theilnahme der preussischen Prinzen für Annahme von Unterscheidungszöllen aus. Eine zur näheren Prüfung der Frage niedergesetzte Kommission war zwar im Allgemeinen dagegen, doch befürwortete sie nähere Prüfung unter Zuziehung von Sachverständigen.

Das Answärtige Ministerium nahm aus diesen Anregungen, wenngleich es eine Einführung von Unterscheidungszöllen kaum noch ernstlich ins Auge faßte, Veranlassung, an Portugal, Dänemark, Sardinien und Belgien das Ansinnen zu stellen, die Frist zur Kündigung der mit ihnen bestehenden Verträge bis zum 1. Januar 1849 zu verlängern. Die Staaten gingen mit Ausnahme Belgiens darauf ein.

Inzwischen wurde die öffentliche Kontroverse über die Begünstigung direkter Schifffahrt immer lebhafter. In den Ostseeprovinzen regte sich lauter Widerpruch. Man fürchtete von derartigen Maßregeln Vernichtung des dortigen Handels. Im Schooße der Stettiner Kaufmannschaft kam es zu ernsthaftem Streite. Zwei Parteien standen sich hier schroff gegenüber und brachten den Streit an die Öffentlichkeit¹⁾. Danzig und Königsberg erklärten sich entschieden gegen Unterscheidungszölle, auch in Berlin neigte man mehr zu freiem Handel. Nur in Breslau, Erfurt und den Rheinlanden traten die Geschäftsleute nachdrücklich für die Begünstigung des direkten überseeischen Verkehrs ein.

In Hamburg, dessen Stellung entscheidend war, blieb man aber auf dem alten Standpunkte. Um jeden Zweifel darüber zu zerstreuen, beauftragte der Senat eine aus den Senatoren Kirchenpauer, Geffken, Haller, Banks gebildete Kommission mit Ausarbeitung einer Denkschrift, welche die endgültige Antwort auf die preussischen Vorschläge vom März bilden sollte²⁾. Der Standpunkt des für die Hansestadt so nützlichen Freihandels war in diesem, „Das Differentialzollsystem“ betitelten und zugleich englisch und deutsch erschienenen Werke folgerichtig durchgeführt. Jede Beschränkung des Handels wurde als unnütz und schädlich dargestellt und vollste Freiheit als das Kleinod der deutschen Nation bezeichnet. Besonders Einfluß auf die preussische Regierung, wo ohnehin die freihändlerischen Neigungen vorwogen, hat die Schrift nicht ausgeübt, die einzige Folge war, daß man, als Hannover nochmals auf Abschluß des Schifffahrtsvereins

¹⁾ Ernste Bedenken. Berlin 1847. Rahm: Beleuchtung der ... ersten Bedenken.

²⁾ Welle: Kirchenpauer. 1888. S. 171 ff.

zurückkam, unterm 16. September 1847 die Märzvor schläge allen Zollvereinsstaaten mittheilte und sie dabei als vollständig nicht amtlich bezeichnete.

Englischer Seits widmete man der Angelegenheit fortgesetzt gespannte Aufmerksamkeit. Der britische Ministerresident bei den Hanjen hat in Bremen ernstliche Vorstellungen gegen einen etwaigen Schiffsahrtsbund erhoben¹⁾. Wenngleich die britischen Staatsmänner sehr gut über die Stimmung in Berlin unterrichtet waren, trauten sie doch nicht recht, daß nicht bei Fortdauer des damaligen Zustandes die so populäre Sache eines Tags noch sich Geltung verschaffe und beschleunigten deshalb die Aufhebung der Navigationsakte.

Noch einmal kam die Frage im preussischen Ministerium im Oktober 1847 zur Erörterung in Folge des belgisch-holländischen Vertrags vom Juli 1846 und der lebhaften Klage der Rheintände dagegen. Es wurden die Oberpräsidenten der Westprovinzen darüber befragt. Sie schlugen einstimmig Androhung von Retorsionszöllen gegen Holland vor, falls dieses nicht Preußen dieselben Vortheile wie Belgien einräume. Unterm 10. November erstatteten Caniz, Duesberg und Köne dem Könige hierüber Bericht und schlugen vor, holländischen Kaffee und Zucker mit 20% Zuschlagszoll zu belegen. Hinsichtlich der allgemeinen Einführung von Unterscheidungs zöllen wiesen sie auf die vielfach dagegen erhobenen Einwände hin und beantragten Vertagung der Sache. Nur Köne befürwortete eine fortgesetzte Erörterung und kam auf den Wunsch der Befragung der Handels welt zurück. Der König entschied sich am 28. November für Vertagung der Sache bis zur Entscheidung des englischen Parlaments wegen Aufhebung der Navigationsakte und billigte die Beantragung der Repressalien gegen Holland beim Zollverein. Am 19. Dezember 1847 wurden die Vereinsstaaten davon in Kenntniß gesetzt.

2. Kapitel.

Obwohl man sich in Berlin über die geringe Reigung Hannovers, seine Selbständigkeit aufzugeben, in keinen Täuschungen wiegte und wußte, daß es ihm hauptsächlich darauf ankam, Zeit wegen der Stader Zollangelegenheit zu gewinnen, forderte man es auf Drängen Braunschweigs ebenso wie Oldenburgs am 24. Februar 1842 zur Eröffnung der im Vorjahr verabredeten Verhandlungen über den Beitritt zum Zollverein auf. Minister von Schele erklärte sich am 8. Mai dazu bereit, betonte aber gleichzeitig, daß die Zeitungsnachrichten über die angeblichen Vorfälle in Braunschweig anläßlich der Erhebung der Nachsteuer einen sehr ungünstigen Eindruck in Hannover gemacht hätten. Mit Recht entgegnete man in Berlin, daß jene Nachrichten höchlichst übertrieben seien, und daß die öffentliche Mei-

¹⁾ Dudwig. Denkwürdigkeiten. S. 59.

nung oft in einer ihren Interessen zuwiderlaufenden Art beeinflusst werde. Wochen und Monate vergingen aber darauf, ohne daß die Hannoveraner ein Wort hören ließen.

Auf wiederholtes Drängen sandte Scheele endlich unterm 2. August 1842 ein von Oldenburg genehmigtes Altestück, welches die Basis der Verhandlung abgeben sollte¹⁾. Sehr wesentliche Ermäßigung des Zolltarifs und der Grenzkontrolle, Freibleiben des Salzhandels und ein hohes Präcipuum als Entschädigung für den angeblichen Mehrverbrauch von Kolonialwaaren bildeten die wesentlichen Forderungen dieses Entwurfs. Bodenschwingh erklärte dieselben für unannehmbar. Man könnte zur Ausnahme verführt werden, daß sie nur gestellt wären, um eine sofortige Ablehnung heranzufordern. Um jedoch nichts zu versäumen, schlage er vor, eine hannoversche Kommission nach Berlin kommen zu lassen.

Scheele wurde sogleich von diesem Wunsche unterrichtet mit dem Bemerkten, daß, falls er auf Genehmigung sämtlicher Forderungen bestehe, wenig Hoffnung auf eine Verständigung sei. Hannover ließ darauf wieder beinahe 5 Wochen verstreichen. Am 5. Oktober 1842 endlich theilte Scheele mit, daß nächstens Hofrath Witte, welcher bereits früher die Zollverhandlungen geführt hatte, nach Berlin kommen werde. Einen Grund sich sonderlich zu beeilen, bemerkte er dabei trocken, sehe er in dem bevorstehenden Ablauf des Kartells nicht. Falls der Zollverein Hannover Schwierigkeiten mache, werde dasselbe von weiteren Anschlußverhandlungen Abstand nehmen.

Der Grund zu diesem Verhalten lag einmal darin, daß Hannover die feste Hoffnung hegte, Braunschweig werde auf Anschluß seines Weserkreises an den Zollverein jetzt nicht mehr bestehen und andererseits in der offenkundigen Einwirkung Englands. Bunsen erhielt daher am 19. Oktober 1842 Auftrag, zu versuchen, dem englischen Kabinet eine andere Auffassung von dem Gegenstande beizubringen und es auch zum Nachgeben in der Stader Zollsache zu bringen, die Hannover sehr am Herzen lag. Preußen habe England erst bei der letzten Zollvereinskongferenz bewiesen, daß es die dortigen Interessen nicht verletzen wolle. Es habe mit größter Mühe die gegen England feindlichen Tendenzen der andern Staaten bekämpft. Der Süden sei aber durchaus zum Prohibitivsystem geneigt, während der Norden freien Handel verlange. Um so wichtiger wäre für Preußen der Anschluß der Nordseestaaten. Es könnte dann den schutz-zöllnerischen Bestrebungen entgegengetreten. Es läge mithin der Beitritt Hannovers zum Verein im eignen Interesse Englands. Komme es nicht dazu, so werde man in London selbst bald den Schaden fühlen. —

In Braunschweig war in der That ein Sinneswechsel eingetreten. Hannover hatte richtig gerechnet. Am 27. Oktober sprach das braunschweigische Ministerium selbst in Berlin den Wunsch aus, den Weserdistrikt beim Stenerverein zu lassen. Preußen verlor somit seine Waffe und beantragte beim Zollverein Alles zum Alten zu lassen. Bunsens Schritte in London blieben erfolglos. Die Engländer verwahrten sich zwar feierlich gegen die Annahme, daß sie gegen den Zollverein arbeiteten und be-

¹⁾ Anlage XXI.

haupteten, in Hannovers Beitritt nur eine Frage der Zeit zu sehen; in Wahrheit aber blieb ihre Haltung unverändert. Die Besprechungen mit Witte in Berlin führten zu keinerlei Ergebniss. Der alte König von Hannover triumphirte. Unverhohlen sprach er dem preussischen Vertreter seine Abneigung gegen den Verein aus. Mit grimmigen Lächeln fügte er hinzu: der braunschweigische Ministerialrath von Koch habe aus persönlichen Rücksichten den Herzog zum Anschluß an den Zollverein verleitet in der Hoffnung, Hannover damit zu zwingen. Aber er werde sich täuschen! Am 24. Dezember 1842 wurde das Zollkartell durch Unterzeichnung eines Protokolls verlängert.

Anfang 1843 fragte Braunschweig aufs neue an, wie es mit den Ansichten auf Beitritt Hannovers zum Verein stehe. Man konnte ihm nur mittheilen, daß die Forderung der Präcipua ein sehr bedenkliches Hinderniß bilde. —

Bodelschwingh hielt sogar jede weitere Verhandlung für aussichtslos. Er war der Ansicht, daß man jetzt ohne weiteres den braunschweigischen Weserkreis dem Verein anschließen solle.

Im preussischen Ministerium hatte man, wie oben erwähnt, lange Zeit dem Beitritt der Nordseestaaten nicht die nöthige Bedeutung beigemessen. Erst jetzt, wo in ganz Deutschland die handelspolitischen Fragen das größte Interesse erregten und die Erreichung der Nordsee durch den Verein eine Lebensfrage wurde, würdigte man die Sache hinreichend. In einer dem König im Februar 1843 vorgelegten Denkschrift wurde anerkannt, daß Hannovers Anschluß an den Verein die Nachfolge Mecklenburgs und der Hanse herbeiführen müßte. Es wurde auch die Wichtigkeit dieser industriearmen Gegenden als Markt für den Zollverein hoch angeschlagen. Das große Hinderniß sei der König von Hannover. Obwohl er stets dem preussischen Herrscherhaus persönlich große Anhänglichkeit bewiesen habe, sei Hannovers Haltung in allen Handelsfragen selbstsüchtig und zweideutig gewesen. Im Zweifelsfalle habe es stets zu Oesterreich geneigt. Durch die Verletzung des Staatsgrundgesetzes habe es alle Sympathie in Deutschland eingebüßt. Aber der König stehe am Grabebrande und sein Nachfolger sei blind. Unter den Ministern seien wenig Leute von Einsicht und Charakter. Zweifellos werde beim Regierungswechsel die Opposition sich lebhaft regen und ihre Stellung erschüttern. Es müßte dann dem König erwünscht sein, eine Stütze für seine Regierung zu gewinnen. Der Zollverein werde ihm dieselbe bieten. Es empfehle sich daher, den Monarchen darauf hinzuweisen. Den Anfang könnte er am leichtesten durch Zuweisung Göttingens und Grubenhagens zum Verein machen.

Am 11. März 1843 wurde der letztere Vorschlag an Schele gerichtet. Braunschweig sei nicht geneigt den gegenwärtigen Zustand fort dauern zu lassen. Von einer Feindseligkeit gegen Hannover sei dabei natürlich keine Rede. — Das hannoversche Ministerium übertrug die Berathung der Angelegenheit einer Kommission. Da die Erörterung der politischen Seite von vornherein durch den König untersagt war, entschied sie sich dahin, daß der Beitritt zum Zollverein nur bei Bewilligung eines Präcipuums Vortheil verspreche. Da darauf nicht zu rechnen war, und das Ministerium vor jeder Anregung im Lande Angst hatte, beschloß man, sich

auf Erneuerung des Kartells mit den durch Zutritt des Weierkreises zum Zollverein nöthigen Modifikationen zu beschränken. Am 28. April theilte Schele diesen Entschluß in Berlin mit und kündigte zugleich Ankunft Wittes zur Regelung der Sache in Berlin an.

Um dieselbe Zeit erschien von dem hannoverschen Archivsekretär Dr. Gustav Zimmermann, der früher Polizeisekretär in Coburgischen Diensten gewesen und wegen einer literarischen Vertheidigung der Absetzung der Göttinger Sieben nach Hannover bernfen worden war, eine aus amtlichen Quellen geschöpfte Schrift „Bruchstück aus dem Thema vom Anschluß des Königreichs Hannover an den Zollverein“. In gehässiger Weise war darin die bisher geheim gehaltene Verhandlung in die Öffentlichkeit gesetzt und jede Annäherung Hannovers an den Verein lebhaft bekämpft.

War man schon dadurch in Berlin sehr peinlich berührt, so sah man sich geradezu zu offener Feindseligkeit durch das Auftreten des bald darauf eintreffenden Oberfinanzrathes Witte herausgefordert. Trotzdem Bodelschwingh ebenso wie der Vereinsbevollmächtigte in Braunschweig, Regierungsrath Kampß, die Erneuerung des Zollartells für werthlos hielten, war man auf die Verhandlung darüber eingegangen. Man theilte Hannover sofort offen mit, daß für den Weierkreis nicht der Zollvereinstarif, sondern ein niedrigerer in Kraft gesetzt werden solle, um der dort. besonders großen Gefahr des Schmuggels vorzubugen. Darauf hatte Witte, der ohne jede Legitimation angekommen war und sich nicht einmal durch den hannoverschen Gesandten hatte vorstellen lassen, die Anmaßung, am 15. Juni 1843 eine Denkschrift zu überreichen, in der es hieß: „Als Grund für die Verbindung jenes (braunschweigischen) Distrikts mit dem Zollverein ist von Seiten Braunschweigs die Unzuträglichkeit, welche das Bestehen zweier Steuerysteme in demselben Lande hat, von Seiten des Zollvereins aber das Prinzip angegeben, keinem deutschen Lande die Aufnahme in den Verein zu verweigern. Der eine wie der andere Grund war zwar nach der diesseitigen Ansicht nicht von der Art, daß dadurch die gegen die Maßregel sprechenden Gründe aufgewogen würden, allein man war auch nicht befugt, sie als bloße Scheingründe anzusehen und deshalb hat man bisher keine Erinnerungen dagegen gemacht.“ Gegenwärtig aber, wo man für einen Theil des Gebiets einen geringeren Zolltarif plane, fielen beide Gründe weg. Der Zweck dieser Maßnahme könne nur Ersparung an Grenzwachkosten sein. Setze man nun gar den dortigen Tarif unter den hannoverschen herab, so liege die Absicht klar, jenes Gebiet zum Schmuggeldepot gegen den Steuerverein zu machen. — Der wesentliche Inhalt der Schrift erschien überdies kurz darauf im Hamburger Korrespondenten.

Das Benehmen Wittes ruhig hinzuzehmen, war man denn doch nicht gewillt. Minister von Bülow und Bodelschwingh hielten beide die Denkschrift nach Form und Inhalt für so unangemeßen, daß man Witte einfach mittheilen müsse, er habe auf eine Antwort nicht zu rechnen und seiner Abreise stehe nichts im Wege. Am 20. Juni wurde ihm in dürren Worten dieser Bescheid ertheilt, und am 24. erstattete Baron Bülow dem König über diese Ereignisse Bericht. — Witte war taktlos genug trotz der

erhaltenen Abfertigung ruhig in Berlin zu bleiben und erst Ende Juli abzureisen.

Im Interesse Braunschweigs wünschten die preußischen Finanzmänner einen Zollkrieg mit Hannover zu vermeiden. Trotz Wittes Auftreten und trotz einer neuen gehässigen Broschüre des Dr. Zimmermann: „Politische Predigten, gehalten im Jahre 1843 auf verschiedenen Dächern der Hauptstadt *** von Dr. Faber“ wurde daher im August Schele um Sendung eines andern sachkundigen Unterhändlers ersucht. Mitte September kam in der That der Oberfinanzrath Albrecht in Berlin an. Aber den Hannoveranern war inzwischen der Muth gewachsen. Albrecht verlangte jetzt einfach Erhaltung des status quo, d. h. Belassung des Weserkreises beim Steuerverein. Im andern Falle drohte er mit Nichterneuerung des Kartells.

Braunschweig gerieth darüber in große Aufregung und verlangte energisches Auftreten des Zollvereins. So ungern man sich auf einen zollpolitischen Krieg in Berlin einließ, fühlte man doch, daß in diesem Falle keine Wahl blieb. Baron Bülow stellte am 29. September dem König vor, daß, falls Hannover Braunschweigs Interessen ernstlich verletze, der Geist des Zollvereins ein rasches Einschreiten erfordere. Das Uebelwollen Hannovers gegen seine Nachbarn zeige seine wahre Politik. Wie in der Verfassungsfrage scheine es auch hierin die Gefühle Deutschlands tief verwunden zu wollen. — Albrecht erhielt den Bescheid, daß, falls seine Regierung eine Verständigung ablehne, die Aufnahme des Weserkreises in den Verein ohne weiteres erfolgen werde. Er verlangte darauf wenigstens Belassung des braunschweigischen Harzdistrikts beim Steuerverein. Im andern Falle kündigte er Rücknahme der hannoverschen Enklaven aus dem Zollverein an.

Trotz wiederholter Ablehnung des Antrags kamen er und sein später eingetroffener Kollege, Generaldirektor Dommés, mit Zähigkeit immer wieder darauf zurück. Am 16. Dezember gelangte man endlich zu einer vorläufigen Vereinbarung für ein halbes Jahr. Das Kartell sollte danach erlöschen, aber der Schmuggel auf beiden Seiten gehindert werden. Hannover ließ seine Enklaven beim Zollverein, wofür einige braunschweigische Enklaven an den Steuerverein angeschlossen wurden. Geh. Oberfinanzrath Pochhammer fuhr selbst nach Braunschweig, um dort die Genehmigung des Abkommens durchzusetzen. Die braunschweigische Regierung hatte jedoch Anfang Dezember durch die Stände die volle Einverleibung in den Zollverein beschließen lassen, wie man annahm, um damit allen weiteren Schwankungen in Berlin ein Ziel zu setzen. Sie lehnte daher die Zustimmung zu der Vereinbarung rundweg ab.

Auf die Nachricht davon sprach sich Bodelschwingh am 22. Dezember 1843 nochmals für einfache Aufhebung des Kartells aus. Dasselbe habe durchaus nicht so viel Werth, daß wir ihm mehr Bedeutung beimessen könnten, als Hannover thue. Ohnehin habe der Zollverein schon zu viel nachgegeben, da er die Verkehrserleichterungen auch nach Erlöschen des Kartells bestehen zu lassen geneigt gewesen sei. Dem Schmuggel lasse sich schon so vorbeugen.

Obwohl Bülow Erhaltung freundschaftlicher Beziehungen zu Hannover für nöthig hielt, konnte er dagegen Nichts einwenden. Am Weihnachtstage schlug er aber Schele nochmals stillschweigenden Fortbestand des Kartells und Belassung der verschiedenen Enklaven bei den Vereinen vor. Die Hannoveraner waren jedoch weit entfernt, die Gunst der Umstände so ungenützt zu lassen. Sie publizirten die Aufhebung des Kartells in ihrer Gesetzsammlung mit scharfen Bemerkungen gegen Braunschweig und sandten Albrecht nochmals nach Berlin, um ein neues Provisorium zu verhandeln. Jetzt erst begann Bülow seine Zaghaftigkeit leid zu werden. Er sah ein, daß Preußen durch fortgesetzte Verhandlung Gefahr lief, im Zollverein wie in Hannover in eine schiefe Lage zu gerathen und letzterem nur Gelegenheit gab, sich weißzubrennen. „Hannover ist böswillig“, notirte er in den Akten, „vergesse wir das nicht. Glatte Worte dürfen uns nicht abhalten, die verkappte Wahrheit zu erkennen.“ Demgemäß stieß Albrecht jetzt auf kurze Abweisung seiner Vorschläge und mußte unverrichteter Sache abziehen.

Während Hannover in Zeitungsartikeln sein Verhalten zu rechtfertigen suchte und sich der Hoffnung schmeichelte, daß Preußen unter allen Umständen eine Vereinbarung erzielen wolle, erging an den Zollverein von Berlin aus eine eingehende Mittheilung über die Sachlage. Man sei jetzt damit beschäftigt, die Verträge von 1841 vollständig aufzuheben und an der Grenze die nöthigen Maßnahmen zu treffen. Wenn Hannover seine Enklaven zurücknehme, werde man durch Gegenmaßregeln antworten.

Die öffentliche Meinung in ganz Deutschland stand hierbei auf Preußens Seite. Duzende von Broschüren erörterten die Frage. Man machte dem Zollverein nur sein Zögern und seine Nachgiebigkeit zum Vorwurf. Um den hannoverschen Ausführungen gegenüber den wahren Sachverhalt aufzuklären, wurde in der Allgemeinen Preussischen Zeitung¹⁾ von Amtswegen der Gang der Verhandlungen dargelegt.

Ende Januar fragte der hannoversche Gesandte Graf Hardenberg an, wie weit Preußen den Vertrag von 1841 aufgehoben habe. Es wurde ihm von den getroffenen Maßregeln mit dem Bemerkten Kenntniß gegeben, daß nach dem Vorgefallenen seine Regierung keineswegs Anspruch auf Mittheilung von unsern Entschlüssen habe. Als die hannoversche Regierung sah, daß Preußen Ernst mache, verlor sie alle Mäßigung. Im ganzen Lande wurde gegen Preußen eine Heze eröffnet und an der Grenze Konflikte herbeigeführt. Dr. Zimmermann fuhr fort im Hamburger Korrespondenten zu schimpfen. Dazu verfaßte Geheimrath von Falk eine Widerlegung der Aufsätze in der Allgemeinen Preussischen Zeitung unter Beifügung der wichtigsten Aktenstücke. Diese „Staatschrift“ wurde allen deutschen und fremden Gesandten mitgetheilt. Der Verkehr mit Braunschweig wurde in ausgesuchtester Weise belästigt.

Es war dabei aber den hannoverschen Staatslenkern doch nicht ganz wohl zu Muth, denn auf die Beschwerde Bülows hin untersagten sie Zimmermann weitere Polemik und desavouirten seine früheren Schriften. Auch bot Schele Ende Februar Fortbestand der Verträge wegen der

¹⁾ Nr. 28, 29, 30.

Enklaven an und sprach die Hoffnung aus, daß dafür die frühern Verkehrs erleichterungen wieder eingeführt werden würden. Da aber dem König Friedrich Wilhelm der Streit höchst verhaßt war und er persönlich an den König Ernst August in verächtlichem Tone schrieb, so schwoll ihnen wieder der Kamm. Sie meinten, schließlich werde doch Preußen nachgeben. Die Hansestädte standen ganz auf ihrer Seite und schürten den Streit.

Mitte März 1844 mischte sich England in die Sache. Lord Westmoreland überreichte Baron Bülow vertraulich Ausgleichsvorschläge in hannoverschem Sinne. Damit hatte er aber kein Glück. Der auswärtige Minister lehnte den Vorschlag mit kurzen Worten ab. Er wollte um keinen Preis Englands Vermittlung in deutschen Angelegenheiten. Ebenso wenig war er geneigt, Oesterreichs Einmischung zu dulden. Caniz, der auf eigene Faust Metternich angerufen hatte, erhielt einen Verweis. Der Broschürenstreit ging lustig weiter. Braunschweig veröffentlichte ebenfalls eine sein Verhalten rechtfertigende Staatschrift¹⁾, deren Inhalt die ganze Zäumerlichkeit der kleinstaatlichen Politik recht klar darthat. Im April erfolgte preußischer Seits eine Widerlegung der hannoverschen Darstellung des Sachverhalts²⁾. Daneben liefen ungezählte Zeitungspolemiken.

Schele kam Ende März nochmals auf die Forderung zurück, daß Braunschweig seinen Harzreis wieder dem Steuerverein anschließe. Als das bestimmt abgelehnt wurde, erklärte er sich zu Verhandlungen über Erneuerung des Kartells bereit, wenn nachgewiesen werde, daß an der Grenze des Harzdistrikts Vorkorruption gegen Schleichhandel getroffen sei. Die Braunschweiger wollten indessen nur sehr ungern auf Bessprechungen eingehen. Es hatte auch die Erfahrung gelehrt, daß das Kartell überflüssig war und der augenblickliche Zustand zu Beschwerden keinen Anlaß gab. Dazu kam, daß Hannover zur großen Entrüstung Preußens und ganz Deutschlands am 22. Juli 1844 mit England seinen berüchtigten Schiffsahrtsvertrag schloß, wodurch es einen Anschluß an den Zollverein für lange Jahre unmöglich machte. Unter solchen Umständen entschloß man sich, den hannoverschen Vorschlag höflich abzulehnen.

Den Hannoveranern war das nicht angenehm. Ihre Lage in Deutschland wurde immer nubehaglicher. Ihr Versuch, den Vertrag mit England in einer Deutschrift als harmlos hinzustellen, führte zu einer sachlichen, aber scharfen öffentlichen Erwiderung Preußens, worin nachgewiesen war, daß Hannover nur aus pekuniären Motiven, um seinen Stader Zoll zu erhalten, gehandelt hatte. Andererseits war es Hannover doch gelungen, in Braunschweig wieder eine Partei zu gewinnen, an deren Spitze die Gebrüder von Veltheim, Graf Oberg, Bankier Fritz Löbbbecke und von Amberg standen. Sie gaben die Hoffnung nicht auf, Braunschweig vielleicht wieder vom Zollverein loszureißen. Es wurde daher mit großem Mißtrauen in Berlin aufgenommen, als der hannoversche Geheimrath von Falcke am 2. Januar 1845 an die braunschweigische Regierung die Mittheilung richtete, daß der König zu einer Verhandlung über Bekämpfung des Schleich-

¹⁾ „Der Anschluß Braunschweigs an den Zollverein.“

²⁾ „Bemerkungen auf Veranlassung der königlich hannoverschen Staatschrift.“

handels und Erleichterung des Verkehrs zwischen beiden Vereinen bereit sei. Da es im Interesse des Herzogthums lag, die Grenzverhältnisse zu ordnen, ließ sich Preußen trotz der ungewöhnlichen Form des Antrags auf die Sache ein. Es wurde mit Braunschweig ein Programm aufgestellt, und Regierungsrath Kämpf zum preussischen Kommissar ernannt. Von Hannover kamen Obersterrath Klenze und Albrecht nach Braunschweig. Sie versuchten zunächst ruhig, ihren wiederholt abgewiesenen Vorschlägen von 1843 Eingang zu verschaffen. Als man im Zollverein fest blieb, fügten sie sich aber schließlich und unterzeichneten am 16. Oktober 1845 ein Abkommen betreffend das Zollkartell und den Grenzverkehr.

Da in demselben der hannoverschen Rohleinwand zollfreie Einfuhr gewährt wurde, griff die süddeutsche Presse den Vertrag heftig an und Bayern mit Württemberg und Baden verweigerten die Ratifikation. Erst Ende 1846 waren sie dazu zu bewegen.

Von der Vereinigung des Steuervereins mit dem übrigen zollgeeinten Deutschland war bis zu den Ereignissen von 1848 amtlich nicht mehr die Rede. Nur in der Literatur wurde fortgesetzt die Nothwendigkeit einer Ausdehnung des Zollvereins bis an die Nordsee dargethan. Besonders Litz¹⁾, Höffen²⁾, Winter³⁾ verfochten die Idee. Den Grund des bisherigen Mißerfolgs sahen sie aber verkehrter Weise mehr in dem bürokratischen System des Zollvereins als in dem bösen Willen der hannoverschen Regierung.

3. Kapitel.

Bei der Besprechung, welche Cancrin auf der Durchreise mit dem Minister Alvensleben im Jahre 1840 hatte, erbat er sich eine Uebersicht der preussischen Ansprüche, welche er seinem Begleiter Meyendorff zur Bearbeitung übergab. Bei seiner Rückkehr versprach er, auf die streitigen Punkte persönlich näher einzugehen. Von vornherein erklärte er freilich, daß Rußland jetzt auf einen Handelsvertrag verzichte und die beiderseitigen Erleichterungen lediglich auf administrativem Wege eintreten lassen wolle.

Die Denkschrift Alvenslebens umfaßte folgende Wünsche: 1. Herabsetzung der russischen Zölle für Seiden-, Woll-, Baumwoll-, Leinen-, Stahl- und Eisenwaaren. 2. Bevollmächtigung der drei russischen Hauptzollämter zur Expedition aller nicht verbotenen Waaren. 3. Dieselbe Befugniß für die polnischen Hauptzollämter hinsichtlich der nach Rußland transitirenden Güter. 4. Erleichterung der Zollabfertigung und Errichtung neuer Neben-zollämter. 5. Gleichstellung der preussischen Flagge in Rußland und Finnland mit der eigenen. 6. Zulassung der Dampfschiffahrt zwischen

¹⁾ „Die politisch-ökonomische Rationaleinheit der Deutschen.“ 1846.

²⁾ „Belgien in seinen Verhältnissen zu Frankreich und Deutschland.“ 1845.

³⁾ „Hannovers Aufgabe dem Zollverein gegenüber.“ 1845/46.

Stettin und Petersburg, die bisher zu Gunsten einer privilegierten Lübeck-Petersburger Linie verboten war. Mit Rücksicht auf das Königreich Polen verlangte die preussische Regierung ebenfalls: 1. Zollererleichterung, 2. Ausdehnung der Befugnisse der Hauptzollämter, 3. unbeschränkte Transitfreiheit durch Polen, 4. erleichterten Grenzverkehr, 5. Beförderung des Jahrmarktverkehrs, 6. Befreiung der Flußschiffahrt von der 1838 eingeführten Kommunikationsabgabe.

Eine direkte Aeußerung Cancrins erfolgte hierüber nicht, da er bei seiner Rückreise sich auf keinerlei Unterredung in Berlin einließ. Dagegen beantwortete Baron Meyendorff die preussische Denkschrift. Von allen Forderungen gestand er lediglich eine geringe Ausdehnung der Befugnisse in den Hauptzollämtern, Errichtung von zwei neuen Nebenämtern, Fortbestand der thatsächlich schon geübten Gleichstellung der beiderseitigen Flaggen und einige Erleichterungen im Grenzverkehr zu. Dafür forderte er Herabsetzung der preussischen Transitzölle und einige andere Konzessionen. Man hielt es daher in Preußen für angezeigt, die Sache einfach wieder fallen zu lassen. Man beschränkte sich darauf, von Zeit zu Zeit die Vorstellungen gegen die den klaren Wortlaut der Wiener Verträge verletzende polnische Kommunikationsabgabe zusammen mit Oesterreich zu erneuern.

Kesselrode hatte aber stets eine Ausrede. Schließlich verwies er Liebermann, der in Petersburg gründlich verhaßt war und als Veranlassung des Scheiterns der letzten Verhandlungen galt, an den zu Petersburg im Winter 1840/41 wieder eingetroffenen Cancrin. Dieser unterhielt den preussischen Gesandten von allerlei Reformen, die er für Polen plane und, als Liebermann ihm den klaren Wortlaut des Wiener Vertrags entgegenhielt, meinte er: die Verträge seien schon so alt und durch so viele Ereignisse überholt, daß sie für die Gegenwart nicht mehr recht paßten! Als trotz dessen Liebermann seinen Standpunkt festhielt, fand er weder bei ihm noch bei Kesselrode Gehör, sondern erhielt nur die Mittheilung, daß Rußland nächstens in Berlin durch seinen Gesandten Verhandlungen über die schwebenden Fragen einleiten werde.

Alvensleben war zwar der Ansicht, daß Preußen diesen Punkt nicht in allgemeine Verhandlungen hineinziehen lassen dürfe, aber im Auswärtigen Ministerium wagte man, als Baron Meyendorff am 24. Juni 1841 die angekündigte Eröffnung in Berlin machte, nicht diese Haltung einzunehmen.

Die Vorschläge, welche der russische Gesandte überreichte, waren weiter nichts als eine Wiederholung seiner Aeußerungen im Vorjahre. Von Zollerermäßigungen, Zulassung der Stettiner Dampfer, Aufhebung der Kommunikationsabgabe war überhaupt nicht die Rede. Wenige Tage später, am 28. Juni 1841, theilte er mit, daß er noch einen zweiten Vorschlag zu machen habe. Falls Preußen seinen Transitzoll auf die Hälfte der Sätze von 1825 herabsetze, sei Rußland bereit, die zweite polnische Douanenlinie zu unterdrücken, zwei neue Hauptzollämter in Polen zu errichten und alle fünf mit den gewünschten Befugnissen zu versehen. In einer Denkschrift suchte er noch darzuthun, daß die Klagen, welche früher preussischerseits gegen die polnische Grenzverwaltung erhoben wurden, jetzt grundlos seien. In Folge der Reformen habe sich auch der preussische Handel nach Polen sehr gehoben. Während der preussische Transit durch Polen 1838 nur

194 472 Gulden betrug, sei er 1839 auf 753 212 und die gesammte Einfuhr Preußens dahin von 31 849 636 auf 36 151 471 Gulden gestiegen¹⁾).

Begreiflicherweise fanden beide Vorschläge Meyendorffs in Berlin wenig Anklang. Der auswärtige und der Finanzminister berichteten am 12. Juli 1841 dem König, daß Rußland für sehr geringe Konzessionen Preußen erhebliche Leistungen zumuthe. Zum mindesten seien Abänderungen des Plans nothwendig, worüber man das Gutachten der Oberpräsidenten in den Ostprovinzen einholen wolle.

Diese Gutachten erklärten sich sämmtlich gegen Annahme der russischen Anträge, da die angebotenen Zugeständnisse werthlos seien. Ohne Bewilligung von Zollermäßigungen, erhebliche Erweiterung der Zollamtsbefugnisse, wesentliche Erleichterung des Grenzverkehrs und Aufhebung der polnischen Kommunikationsabgabe wurde ein Vertrag als nutzlos bezeichnet. Herr von Schön erklärte als bestes Unterhandlungsmittel die Drohung, die am 25. Mai 1816 geschlossene Kartellkonvention, deren Ablauf am 29. März 1842 bevorstehe, nicht zu verlängern. Nur mit Hilfe Preußens war es nämlich Rußland möglich, die militärische Bewachung der Grenze durchzuführen, da im anderen Falle die Desertion eines großen Theils der leibeigenen Soldaten als sicher zu erwarten war. Auch von ostpreussischen Städten aus wurde um Versagung dieser Unterstützung Rußlands für die Zukunft petitionirt, um den östlichen Nachbarn zu größerem Entgegenkommen zu zwingen.

Ehe noch preussischerseits eine Antwort auf Meyendorffs Notizen erfolgte, erhöhte Rußland im Dezember 1841 seine Zölle aufs neue, und zwar in mehreren für Preußen wichtigen Artikeln²⁾. Auch wurde weder die Zulassung preussischer Dampfschiffe noch das Anlaufen Stettins durch die Lübeder Dampfer gewährt. Im Auswärtigen Ministerium wäre man daher wohl geneigt gewesen, die in der Kartellkonvention gewährte Waffe zu benutzen. Aber der Zar hatte schon des Königs Versprechen zur Verlängerung derselben direkt erlangt, ohne sich über seinen gleichzeitig geäußerten Wunsch wegen Entgegenkommen in den Handelsfragen zu äußern.

Meyendorff blieb daher ruhig bei seinen Forderungen und die im April 1842 mit ihm abgehaltenen Besprechungen blieben ganz resultatlos. In den Grenzbezirken wurde die Lage dabei immer bedenklicher. Die russischen Soldaten erlaubten sich alle möglichen Ausschreitungen und machten selbst die Bebauung der von der Grenze durchschnittenen Grundstücke dem klaren Wortlaut der Wiener Verträge zuwider unmöglich. Es bildete sich dort ein förmlicher Kriegszustand heraus.

Die Klagen wurden so arg, daß der auswärtige Minister am 27. Mai 1842 den König darüber zu berichten sich veranlaßt sah. Er bezeichnete die bedingungslose Erneuerung des Kartells unter solchen Umständen als ein „verschwendisches Geschenk an einen Nachbar, der uns verweigert, was wir nach Recht und Billigkeit fordern“, und beantragte, das Kartell von handelspolitischen Konzessionen abhängig zu machen.

¹⁾ Ueber den Verkehr beider Länder siehe Anlage XXII.

²⁾ Davon schweigt Martens (VIII. S. 278).

Trotz aller Freundschaft zum Zaren konnte der König dem Gewicht dieser Vorstellungen sein Ohr nicht verschließen. Er erklärte sich am 7. Juni 1842 mit des Ministers Vorschlag einverstanden, empfahl aber, nur das dringend Nothwendigste zu verlangen, da die Aussicht auf Erfolg doch so gering sei. Als besonders wesentlich erschien ihm Ausdehnung der Begünstigungen, welche die zur See in Rußland eingehenden Waaren genießen, auf die Landeinfuhr. Gleichzeitig schlug er vor, daß bei der Reise, welche er selbst binnen Kurzem nach Petersburg vor hatte, ein gewandter Beamter mitgehen und die Angelegenheit dort persönlich näher besprechen solle.

Am 13. Juni wurde daher an Meyendorff eine Note gerichtet, welche alle die Beschwerden Preußens wiederholte und die Verlängerung des Kartells an Befriedigung unserer Forderungen knüpfte. Hinsichtlich des Abschlusses eines Schiffahrtsvertrags, den der russische Gesandte besonders beantragt hatte, forderte man Geltung desselben für Dampf- und Segelschiffe, Nichterneuerung des Privilegs der Lübeck-Petersburger Gesellschaft und Zulassung von Dampfschiffen in Petersburg. Gleichzeitig wurden die den König auf seiner Reise begleitenden Geheimen Kabinetsträthe Müller und Uhden über die Sachlage genau informirt und zu einer vertraulichen Verhandlung in Stand gesetzt.

Wie wenig die preußische Diplomatie der russischen gewachsen und wie die letztere das Nachbarreich zu behandeln gewöhnt war, zeigte sich aufs klarste bei dieser Gelegenheit. Nach Empfang der preußischen Note vom 13. Juni äußerten sowohl der Zar als seine Minister tiefe Entrüstung über Preußens Undankbarkeit. Nikolaus ließ auf der Stelle erklären, daß er entschlossen sei, die Verhandlung abzubrechen. Das Kartell wolle er jetzt gar nicht mehr. In letzterer Hinsicht hatte ihn besonders eine gesprächsweise Aeußerung zweier hoher preußischer Beamten erbittert, welche einem Russen gegenüber das Kartell als ein sicheres Mittel, Rußland zur Nachgiebigkeit zu zwingen, bezeichnet hatten. Man möchte vermuthen, daß dieser Bohn lediglich geheuchelt war, um die Mission der Herren Müller und Uhden, von der die Russen sicher Wind hatten, zu vereiteln, und dabei unter Bruch klarer Vertragspflichten noch den Großmüthigen spielen zu können.

Der Plan gelang vortrefflich. Als die beiden Kabinetsträthe nach dem Eintreffen in Petersburg sich mit Cancrin und Kesselrode in Verbindung setzen wollten, lehnten beide eine Verhandlung ab. Es bedurfte erst einer persönlichen Verwendung des Königs beim Zaren, bevor eine Besprechung zu Stande kam. Und von vornherein verbat sich Nikolaus jede Zuziehung Liebermanns. Müller allein, den er als ehrlichen, alten Diener des Königs kenne, solle die Sache führen.

Bei der ersten Konferenz legte dann Kesselrode einfach ein Aktenstück vor, betitelt: *concessions définitives accordées par la Russie à la Prusse*. Es war darin ausgesprochen, 1. daß Rußland die Abfertigungsbefugnisse der Zollämter Polangen, Tautoggen und Zurburg so weit erhöht, daß sie dem Petersburger Hasenante gleichständen. Die anderen Aemter sollten die Befugnisse der gewöhnlichen Ostseehäfen erhalten. Die zweite polnische Douanelinie wird aufgehoben und die Befugniß der polni-

ichen Zollämter erweitert, 2. die polnischen Abgaben auf Flüssen und Kanälen werden aufgehoben und die Chausseeabgaben erniedrigt, 3. die Nachsteuer auf raffinierten Zucker fällt weg, 4. für den Grenzverkehr der Grenzwohner werden viertägige Legitimationskarten ausgegeben. Der russische Kanzler fügte hinzu, daß Rußland diese Punkte Preußen aus freiem Willen mit Rücksicht auf den König und die Freundschaft beider Länder gewähre und dafür keine Gegenleistung verlange. Der Zar überlasse es der wohlwollenden Gesinnung des Königs, welche Schritte er dem gegenüber thun wolle!

Es lag auf der Hand, daß damit Preußen seine beste Waffe, das Kartell, für ein Butterbrod aus der Hand gewunden werden sollte. Die Kabinettsräthe ließen sich daher nicht herbei, diese Anerbietungen einfach als Akt kaiserlicher Großmuth hinzunehmen, sondern beriefen sich auf den Wiener Vertrag und verlangten Durchführung desselben. Insbesondere forderten sie aus Anlaß vieler Klagen Wiederinkraftsetzung der Bestimmungen, welche die von der Grenze durchschnittenen Grundstücke betrafen und Gleichstellung der ungarischen und preussischen Weine im Zoll. Sie boten dafür ihrerseits nur Verlängerung des Kartells auf 1 Jahr.

Nesselrode machte zwar Versuche, sie einzuschüchtern, aber sie blieben fest. Die Aufsetzung eines Protokolls verweigerte er. Am 14. Juli wurde den Preußen eine Note zugestellt, worin lediglih die russischerseits angebotenen Zugeständnisse wiederholt wurden, jedoch unter Auerkennung der die Grenzgrundstücke betreffenden Bestimmungen. Die Antwort darauf entwarf Ulden. Die Konzessionen wurden darin angenommen, und dafür das Kartell auf 1 Jahr verlängert. Während dieser Zeit sei man zu weiteren Verhandlungen bereit. Gegen die von Nesselrode behauptete Ungültigkeit des Wiener Vertrags wurde bestimmt protestirt.

Ehe die Note Tags darauf, kurz vor der Abfahrt des Königs von Peterhof überreicht wurde, erkundigte sich Nesselrode bei General von Rauch dringend, welchen Bescheid der König geben werde. Er bat um eine recht einfache, alle diplomatischen Phrasen vermeidende Antwort¹⁾. Als ihm der Inhalt der Note mitgetheilt wurde, gerieth er in die größte Aufregung und beschwor Rauch, die Erwähnung des Wiener Vertrags streichen zu lassen.

Es fand darauf zwischen dem König, Liebermann, Rauch und Ulden noch wenige Stunden vor der Abreise eine Berathung statt, wobei aber der König wie seine Rätthe die Erhaltung der betreffenden Sätze beschloßen. Die Note wurde Nesselrode sogleich darauf unverändert übergeben, während der König begleitet vom ganzen Hofe sein Schiff bestieg.

Schon am 26. Juli traf die Antwort Rußlands mit besonderem Courier in Berlin ein²⁾. Unverholen war darin dem Unmuth des Zaren Ausdruck verliehen. Die Erneuerung des Kartells für 1 Jahr wurde mit Entrüstung zurückgewiesen. Der Zar habe aus dem Kartell keine Bedin-

¹⁾ Liebermann bemerkte dazu: *propos vraiment charmant dans la bouche du chef de la diplomatie russe.*

²⁾ Mit cynischer Offenheit schildert Martens (VIII. S. 277—81) diese Ereignisse und greift dabei noch Preußen an. Das Verhalten des Zaren in Peterhof nennt er selbst ein *manœuvre adroit qui prit au dépourvu le roi et ses conseillers!*

gung für seine freiwillig angebotenen Konzessionen gemacht, es bestehe zwischen dem Handel und den Grenzverhältnissen überhaupt kein Zusammenhang und das preussische Anerbieten sei keine Kompensation für die Opfer Rußlands. Der Zar wünsche, daß der König ohne jeden Vertrag die Transitzölle auf den früheren Fuß herabsetze. Es sei dem Zaren wohl bekannt, daß das Kartell in Preußen sehr verhaßt sei, und er sehe daher in dem gemachten Anerbieten einen Beweis der Freundschaft des Königs. Doch könne er dasselbe weder annehmen noch auf eine weitere Verhandlung eingehen. Schließlich betonte Rußland aufs neue die Unausführbarkeit des Wiener Vertrags.

Im Berliner Auswärtigen Ministerium blieb man trotz dessen fest. Man erblickte in dem Verhalten Rußlands nur den Versuch, den Wiener Vertrag, weil er dem dortigen Interesse nicht mehr entsprach, ebenso rücksichtslos aus der Welt zu schaffen wie den von 1818. Für die russischen Konzessionen fand man in der Kartellverlängerung auf 1 Jahr einen ausreichenden Entgelt und hielt es für angezeigt, selbst damit zu warten, bis die russischen Zugeständnisse wirklich in Kraft getreten seien. Kartell und Transitzölle, die einzigen Waffen, so aus der Hand zu geben, war man doch nicht geneigt. Das Staatsministerium, welches am 12. August die Angelegenheit berieth, trat im Wesentlichen dieser Auffassung bei. Mit Genehmigung des Königs wurde die heftige russische Note in höflicher Form erwidert, dabei aber der bisherige Standpunkt nochmals ausdrücklich gewahrt und jede Verlängerung des Kartells über 1 Jahr und Ermäßigung der Transitzölle von Herabsetzung des russischen Tarifs abhängig gemacht.

Welche Stimmung diese Note in Petersburg hervorrufen mußte, darüber war man nicht im Zweifel, doch konnte sie kaum schlechter werden, als sie schon war. Es wurde damals zum Beispiel aus zuverlässiger Quelle bekannt, daß die russische Regierung beabsichtigte, an der gesammten Grenze einen Landstrich von einem halben Werst Breite von allen Bäumen und Häusern zu räumen, um so eine wirksamere Kontrolle ausüben zu können! Die Eigenthümer der Grundstücke wurden vertraulich über ihre Forderungen befragt, und nur die Höhe der nothwendigen Summe bewog zum Ansgewer des Plans!

Aber die russische Staatskunst verfügte noch über andere gefährlichere Waffen. Davon legte der Ufas Kunde ab, welcher im August die Preußen gewährten Konzessionen, soweit sie Rußland betrafen, in Kraft setzte¹⁾. Außer den in Peterhof mitgetheilten Zugeständnissen fand sich darin höchst überraschender Weise noch eine Zollherabsetzung für preussische Leinen- und Hauswaaren, sowie die zur See eingeführten Artikel.

In Berlin war man davon sehr überrascht, dachte aber nichts Arges. Man beeilte sich, dem Zaren aufrichtigen Dank auszusprechen und sich in der Kartellfache nachgiebiger zu zeigen. Zugleich wurde gegen die Presse, welche besonders in den Ostprovinzen seit Monaten die lebhaftesten Angriffe gegen Rußland richtete und Lossagung von der Vormundschaft des

¹⁾ Martens (VIII. S. 281 ff.). Etwas später erfolgte die Publikation des Polen betreffenden Theils.

Zaren forderte, worüber Baron Meyendorff wiederholt Beschwerden erhoben, ein Feldzug eröffnet und das schon im Frühjahr ergangene Verbot der Erörterung der Handelsfrage streng durchgeführt.

Nur zu bald jedoch zeigten sich die Folgen der russischen Maßregel. In Sachsen¹⁾ und ganz Süddeutschland entstand beim Bekanntwerden des russischen Ullas großes Geschrei. Preußen, hieß es, habe sich Sondervortheile von Rußland ausbedungen und wolle den Zollverein ganz in seine Hand bringen. Die englische Presse griff mit Behagen die Sache auf und behauptete, Rußland habe die politische Existenz des verhaßten Zollvereins in Frage gestellt und trete für die gefährdete Souveränität der kleinen Staaten ein. Die preussischen Staatsmänner legten der Sache noch immer keinen Werth bei. Sie glaubten, es handle sich russischerseits nur um ein Versehen und ließen in Petersburg um Ausdehnung der Konzeßion auf den ganzen Zollverein bitten. Aber sie stießen auf eine runde Weigerung. Nun erst ging ihnen ein Licht auf. Das übrige Verhalten Rußlands ließ keinen Zweifel, daß man dort entschlossen sei, Preußen mit Gewalt gefügig zu machen.

Der Zar wies im September nochmals die zeitweilige Kartellverlängerung zurück, trotzdem ihm unter der Hand zugesagt wurde, daß von einer Aufhebung überhaupt nicht die Rede sei. Im September theilte er das schriftlich nach Berlin mit. Es hieß in seinem Briefe:

„Nous voilà donc, Sire, arrivés à un état de choses qui doit combler tous les vœux de cette partie des sujets de V. M. — j'aimerais mieux dire, de *ce parti* dont les clameurs arrogantes ont retenti dans les derniers temps si hautement dans les journaux, nommément dans la gazette de Kœnigsberg, — ainsi que dans les adresses de quelques négociants — car la Prusse a évidemment obtenu maintenant de la Russie des concessions importantes . . . et la convention de cartel si décréditée et si décriée viendra à expirer définitivement au terme prochain. . .

Dieser Ankündigung getreu stellte Rußland wirklich im September die weitere Durchführung des Kartells seinerseits ein und verweigerte die Annahme der ihm preussischerseits zugeführten Ueberläufer. Ansternungen der Russen Liebermann und dem General Rauch gegenüber gaben weitere Belege für die feindselige Stimmung in Petersburg. Kesselrode beschwerte sich mit schlechtverhehltem Groll über die Strömung nach deutscher Einheit heftig über den Russenhass, der sich überall in Deutschland zeige und so weit gehe, daß der König von Bayern bei der Einweihung der Walhalla den russischen Gesandten nicht geladen habe. Die Existenz eines Zollvereins, sagte er, sei ihm amtlich gar nicht bekannt! Der Zar kümmerete sich nur um Preußen und werde nie seine Konzeßionen über dieses hinaus erstrecken. Im Uebrigen sei der Bestand dieses Vereins und die jetzige Verwickelung ja der beste Beleg dafür, daß Preußen gar nicht mehr im Stande sei, den Wiener Vertrag durchzuführen.

Zar Nikolauß selbst ging soweit, Rauch gegenüber Preußen zu beschuldigen, daß es bei der Annahme der Konzeßionen von dem Zollverein

¹⁾ Leipziger Allgem. Zeitung Nr. 294.

nur geschwiegen habe, in der Hoffnung, daß es dieselben ohne weiteres später für den Verein erlangen werde. Er sowohl wie Resselrode bestritten, bei Erlaß der Zollermäßigungen an Preußens Stellung zu dem Verein auch nur gedacht zu haben.

Zudesssen der böse Wille der Russen lag auf der Hand, und ein rascher Entschluß war für Preußen nothwendig. Liebermann schlug drei Wege vor, um aus der Schwierigkeit zu kommen. Entweder man verständige sich mit dem Zollverein. Dazu sei wenig Aussicht, denn es würde ein Hauptgrundsatz des Vereins, gleiches Recht für Alle, angetastet. Und es wäre auch bedenklich, da es etwaige Sonderabschlüsse Süddeutschlands mit Oesterreich und Frankreich erleichtern könnte. Zweitens ließe sich vielleicht durch Zugeständnisse im Transitzoll Rußland zum Nachgeben bewegen. Aber dann entwaffne man sich gegen unbedeutende Zollkonzessionen für die Zukunft und bringe ein jährliches Opfer von etwa 90 000 Thlr. Es bleibe daher nur der Ausweg, von den Handelsvorthellen keinen Gebrauch zu machen und die Ausstellung von Ursprungszeugnissen für preußische Waaren als unmöglich zu erklären!

In diesem Sinne sprachen sich auch der neue auswärtige Minister Baron von Bülow, der frühere Gesandte in London, und der Finanzminister von Bodelschwingh in ihrem Berichte vom 24. November 1842 an den König aus. Sie waren überzeugt, daß das russische Verhalten auf einem vorbedachten heimtückischen Plan beruhe. Rußland klage über Undankbarkeit Deutschlands. Wenn es aber Maßregeln ergreife, um Mißtrauen im Zollverein zu erregen, so müsse eben das Vertrauen zum Zaren sinken und der Gedanke an die traurigen Zeiten aufleben, wo alle Welt von Deutschlands Zerrissenheit Vortheil zog. „Rußland kann die öffentliche Meinung in Deutschland nur dadurch für sich einnehmen, wenn es die Einheit Deutschlands und namentlich die kommerzielle Einheit der Zollvereinsstaaten anerkennt.“ Man wolle, falls der Zar nicht nachgebe, darauf verzichten, von den Handelsvorthellen Gebrauch zu machen.

Mit Zustimmung des Königs erging am 3. Dezember ein Erlaß an Liebermann, worin unter Berufung auf die entgegenstehenden Bestimmungen des Zollvereins und, um nicht durch Genuß einer Sonderbegünstigung den Haß gegen Rußland zu nähren, auf den Genuß der Zollherabsetzungen verzichtet wurde. Vertraulich erhielt der Gesandte die Mittheilung, daß das Zurücktreten Rußlands vom Kartell zwar überrasche, aber für Preußen keinerlei nachtheilige Folgen habe. Es seien eine Menge Militairpflichtige aus Rußland übergetreten, welche in den dünnbevölkerten Grenzgegenden als Arbeiter recht nützlich wären. Eine Auslieferung derselben bei Erneuerung des Kartells werde man nicht vornehmen. Jedenfalls werde auf diese Weise Rußland seinen Zweck nicht erreichen. Preußen könne die Sache ruhig abwarten. Die Zeitungsnachrichten von großen Unruhen an der Grenze seien erlogen und wohl von russischer Seite ausgesprengt. Auf's neue wurde schließlich die Bereitwilligkeit Preußens, die Wiener Bestimmungen durchzuführen, betont.

In Petersburg blieb man dem gegenüber bei der bisherigen Weigerung. In einer 30 Seiten langen Note wies Resselrode nach, daß Preußen früher nie vom Zollverein gesprochen, sondern Vorthelle immer nur

für seine Ostprovinzen verlangt habe. So lange Preußen die Zugeständnisse Rußlands nicht erwidert habe, könne letzteres keine weiteren KonzeSSIONen machen. Einen Fortschritt fand immerhin Liebermann darin, daß der Jar jetzt Verhandlungen nicht mehr so unbedingt wie früher ablehnte.

Infolge der russischen Note erging am 18. Januar 1843 ein Cirkular an alle preußischen Regierungen, worin die Ausstellung von Ursprungszertifikaten für Rußland unterjagt wurde. Gleichzeitig aber entschlossen die preußischen Minister sich zum Nachgeben in der Transitfrage. Angeblich wegen des Drängens der preußischen Stände auf Herabsetzung des Durchfuhrzolls vom Getreide mehr aber aus Furcht, daß Rußland seine KonzeSSIONen wieder ansche, wurde der Satz für Getreide wieder auf die 1825 bewilligte Stufe herabgesetzt.

Beide Maßregeln wurden am 5. Februar nach Petersburg mitgetheilt. Dem Kanzler sollte Liebermann zugleich eröffnen, daß Preußen noch immer das Recht besitze, Verträge für sich allein zu schließen. Rußland gegenüber werde auch bei einem auf den Zollverein bezüglichen Vertrage der geographischen Lage gemäß, und weil die andern Staaten fast gar keine Beziehungen zum Osten besäßen, Preußen immer in erster Reihe in Betracht kommen. Seit des Königs Regierungsantritt sei aber die Idee der deutschen Einheit so mächtig geworden und die Untrennbarkeit aller Zollvereinsinteressen so laut proklamirt worden, daß ein Ereigniß, welches 1836 noch spurlos vorüberging, jetzt das größte Aufsehen mache. Am An Schluß der Note befand sich die Mittheilung, daß die Zahl der russischen Ueberläufer bisher erst 940 betragen habe. Es seien meist gute Arbeiter. Juden lasse man nicht herüber. Wachse die Zahl der Defectoren nicht, so könne in der That Rußland sein Militairsystem ohne Kartell durchführen. Uebrigens richtete auch der König selbst noch ein eigenhändiges Schreiben an den Zaren.

Die Maßregeln zur Durchführung der russischen KonzeSSIONen nahmen inzwischen ihren Fortgang. Besondere Kommissare regelten den Grenzverkehr und richteten neue Uebergangspunkte ein. Das Zugeständniß im Transitzoll stimmte auch Nesselrode freundlicher. Aber von der Ausdehnung der Zollermäßigungen auf den Zollverein war noch immer keine Rede. Cancrin schützte jetzt die Rücksicht auf die andern Mächte vor. Man bot eine allgemeine Herabsetzung des Leinwandzolls aber in geringerer Maße, als sie Preußen allein angetragen war. Davon wollte letzteres natürlich nichts wissen. Hauptstein des Anstoßes war noch immer das Kartell. Der Jar erhielt über den Zustand an der Grenze die übertriebensten Schilderungen und sah darin, daß Preußen nicht bedingungslos nachgab, eine persönliche Kränkung.

Bei einem Diner im April 1843 beschuldigte er Liebermann gegenüber die preußischen Behörden, daß sie durch Agenten seine Soldaten zur Defection veranlaßten. Frau, Kinder und Eigenthum eines der Ueberläufer habe ein ganzer Trupp Preußen gewaltsam über die Grenze geholt. Allerdings war sein Horn zum guten Theile wohl nur noch gekünstelt. Er wußte sehr gut, daß Preußen zum Nachgeben bereit sei und Nesselrode Verhandlungen anknapfe. Daher willigte er Anfang Mai auch in ein Entgegenkommen wegen der Zollfrage. Es wurde auf Angabe des Ur-

sprungslandes in den Attesten für die aus Preußen kommenden Waaren verzichtet, und somit also der Eingang der Zollvereinsgüter ermöglicht.

Kurz darauf kam auch in der Dampfschiffahrtssache ein Abschluß zu Stande¹⁾, wonach die Lübecker Dampfer Stettin anlaufen und nach Erlöschen ihres Privilegs eine eigene Stettin-Petersburger Linie errichtet werden sollte.

Am 16. Juli 1843 theilte Preußen durch ein Circular die stillschweigende Ausdehnung der russischen Zollherabsetzungen auf den Verein und die wahre Lage der Sache den verbündeten Staaten mit, indem es sich zugleich über die Angriffe der Presse beschwerte. Wegen des fortgesetzten feindseligen Verhaltens der englischen Zeitungen wurde eine aufklärende Note auch an England gerichtet.

Von dem Kartell war jetzt nicht mehr die Rede. Es wurde kein weiterer Versuch gemacht, Rußland zu Verhandlungen über die Handelsfragen zu nöthigen. Am 20. Mai 1844 wurde das Kartell für 12 Jahre erneuert²⁾. Der Zar hatte im Wesentlichen seinen Willen durchgesetzt. Preußen besaß keinerlei vertragsmäßige Ansprüche an Rußland, sondern war lediglich auf dessen guten Willen angewiesen und hatte jetzt außer der Besteuerung des Transits, welche aber auch seinem eigenen Handel erhebliche Opfer anferlegte, keine Waffe mehr gegen seinen östlichen Nachbar.

Unter dem hohen Schutze machte die russische Industrie immer weitere Fortschritte. Besonders die Textilindustrie entwickelte sich sehr rasch. Einfache Arbeiter und Bauern schwingen sich durch Fleiß und Energie zu Fabrikanten empor, die Zahl der in den Händen des Adels befindlichen Unternehmungen ging dagegen zurück. Der Export nach Asien wuchs von Jahr zu Jahr. Die russische Tuchindustrie deckte aus eignen Mitteln den Bedarf Chinas. 1842 gingen für nicht weniger als 3219000 Rubel Wollwaaren über Niachta nach China. Die Reisen, welche der mit Cancrin befreundete Freiherr von Harthausen während jener Jahre in Rußland unternahm, lieferten Europa das erste getreue Bild der wirtschaftlichen Zustände in dem großen Reiche.

Die freiwillig gewährten Zugeständnisse führte Rußland zunächst ziemlich streng durch, da die größere Freiheit der Bewegung auch seinen eigenen Bedürfnissen entsprach. Dennoch ging der größere Theil des Handels mit Preußen durch die Hände der Schleichhändler, da die meisten Zollsätze viel zu hoch waren, oder man den Scherereien und Formalitäten der Zollabfertigung entgehen wollte.

Mitte 1845 erbat der Gesandte von Liebermann seinen Abschied. Er war in Folge von Kränklichkeit mit der Zeit immer reizbarer und widerspruchsvoller geworden. Mit dem Consul Kessler hatte er in stetem erbittertem Kriege gelegen und auch mit dem auswärtigen Ministerium zu Berlin gerieth er über Fragen der hohen Politik sowie über Kleinigkeiten fortwährend in Streit. Der auswärtige Minister berichtete dem König, daß die Führung der Korrespondenz mit Liebermann zu einer der schwierigsten Aufgaben im Amte geworden sei. Er wurde in Folge dessen in den

¹⁾ Martens (VIII. S. 326 ff.).

²⁾ Martens (VIII. S. 339 ff.).

Ruhestand versetzt und Generalmajor von Kochow erhielt den Posten in Petersburg. Er wurde über die Lage der handelspolitischen Angelegenheiten eingehend unterrichtet und zu eifriger Förderung derselben angewiesen. Besonders ans Herz gelegt wurde ihm, wenn irgend die Gelegenheit sich biete, für die Herbeiführung eines vertragsmäßigen Zustandes an Stelle des damaligen zu wirken.

Kochow war noch nicht lange auf seinem Posten, als Rußland bereits Versuche machte, die Durchführung seiner KonzeSSIONen einzuschränken. Es weigerte sich eine dem englischen Lumpenzucker gewährte Zollherabsetzung trotz der Preußen versprochenen Meistbegünstigung auf dieses auszudehnen, wollte auch Vortheile, welche nichtpreussischem Salze zustanden, nur aus besonderer Gnade verallgemeinern und machte schließlich den Versuch, die preussische Schifffahrt auf der Weichsel neuen Abgaben zu unterwerfen. Das auswärtige Ministerium war zum Nachgeben geneigt, aber der Finanzminister von Flottwell wollte mit Recht davon nichts wissen und setzte durch, daß Preußen auf voller Durchführung der KonzeSSIONen und zwar mit Erfolg bestand.

Es war damals Aussicht vorhanden, daß das von Cancrin so streng aufrechterhaltene Absperrungssystem nicht unwesentlich modifizirt werde. Der alte Minister erhielt seinen Abschied und starb bald darauf. Der in andern Ansichten ausgewachsene Nachwuchs neigte zur Nachahmung westeuropäischer Einrichtungen. Die großen handelspolitischen Reformen Englands und die Differenzialzollbewegung auf dem Kontinente übten auch auf Rußland eine gewisse Wirkung aus. Untern 11. Juni 1845 führte ein Ukas Unterscheidungszölle für die Schiffe der Nationen ein, welche mit Rußland kein Abkommen besaßen, um sie zum Entgegenkommen zu nöthigen. Die Folge davon war ein Schifffahrtsvertrag mit Sardinien und Verhandlungen mit Frankreich und Portugal. In den regierenden Kreisen am russischen Hofe erhoben sich Stimmen, welche das bisherige System als falsch bezeichneten, die schädlichen Wirkungen desselben aufdeckten und selbst schwächere Versuche machten, den Kaiser für ihre Ansichten zu gewinnen.

General Kochow war optimistisch genug, eine auswärtige Einwirkung auf Nikolaus für nicht aussichtslos zu halten. Er empfahl in Berlin Entwurf einer Denkschrift, worin dem Zaren eine Aenderung seiner Handelspolitik in geschickter Weise annehmbar gemacht werden sollte. Es verpflichte das ja zu nichts und bahne vielleicht den Weg zu einer Verständigung.

Infolge dieser Anregung beantragte der Minister, Freiherr von Canig, den nationalökonomischen Schriftsteller von Reden mit der Abfassung einer Schrift, welche Rußland die Vortheile einer Annäherung an den Zollverein darthun sollte, indem sie die Schäden der Prohibitivpolitik in klarem Licht setzte¹⁾. Schon am 6. Dezember 1845 war derselbe mit seiner Arbeit fertig,

¹⁾ Friedrich Wilhelm Freiherr von Reden, Sohn eines hannoverschen Gutsbesizers, war bis 1839 Beamter und Abgeordneter in Hannover. Infolge des Verfassungskonflikts trat er aus dem Staatsdienste und wurde 1841 Spezialdirektor der Berlin-Sietliner Bahn. Durch Legationsrath von Ulfedom wurde er Herbst 1843 für das Auswärtige Ministerium genommen um die Tagesliteratur zu überwachen und die Angriffe gegen die preussische Wirtschaftspolitik zu widerlegen. 1848 theilte er sich eifrig an der Volksbewegung. Als Abgeordneter in Frankfurt bekämpfte er heftig Preußen, wurde deshalb aus dem Dienst entlassen und ging nach Oesterreich.

welche nun dem Geheimrath Michaelis und dem Generaldirektor Kühne zur Durchsicht übergeben wurde.

Kühne versuchte in seiner Schrift das Sinken aller Preise für Erzeugnisse der Landwirtschaft, die Nothlage derselben in Rußland, die Abnahme der russischen Ausfuhr, die Schlechtigkeit der meisten russischen Industrieerzeugnisse, die dünne Bevölkerung zc. in erster Reihe dem Cancrin'schen Prohibitionsystem zur Last zu legen. Mit einem großen Aufwand von Statistik wurden diese Behauptungen unterstützt und Cancrin als Urheber des Ruins Rußlands dargestellt.

Kühne und Michaelis erwarteten von der Schrift keinen Erfolg. Ersterer meinte: „Die Prohibitivzölle sind der Klette im Haar zu vergleichen, man wird sie nicht los ohne einigen Verlust am eigenen Haare mit. Hier aber läme das Haarlassen an die Magnaten Rußlands mit deren Chevelure auch der Selbtherrscher dieses Reiches zart umzugehen hat.“ Es werde den Kaiser schwerlich besonders freundlich stimmen, wenn er höre, daß sein Reich nur 170 Einwohner auf der Quadratmeile zähle und daß es Thorheit sei, einen Theil derselben zur Fabrikarbeit zu zwingen. Daß dem Prohibitionsystem und Cancrin mehr als billig zur Last gelegt sei, war beider Ansicht. Dennoch ließ Caniz den Aufsatz ins Französische übersetzen und schickte ihn im Februar 1846 an General Kochow zur gelegentlichen Verwerthung. Im September wurde die Schrift dem Zaren überreicht. Es ist nie bekannt geworden, ob er sie gelesen hat, sicher aber ist, daß sie die beabsichtigte Wirkung nicht ausgeübt hat.

Die Reformen Peels wurden zwar in Rußland eifrig erörtert, aber an eine Aenderung des Prohibitionsystems wagte man erstlich nicht zu denken. Kochow erwies sich als ein sehr schlechter Prophet, wenn er Ende 1846 die Vermuthung ansprach, daß in etwa 8 Jahren Rußland das System des Zollvereins annehmen werde.

Der hohe russische Tarif und die Plakereien an der Grenze dauerten fort, und es wurde sogar ein neuer Schlag für den preussischen Handel vorbereitet. Schon im Frühjahr 1845 war die Aufhebung der Zollgrenze zwischen Polen und Rußland in Erwägung gekommen. Nur der blühende Zustand der in Polen entstandenen Industrie verhinderte die sofortige Ausführung des Plans, da man fürchtete daß den russischen Fabriken die plötzliche Konkurrenz schaden werde.

Es war nur zu wahrscheinlich, daß Rußland trotz dessen den Gedanken weiter verfolgen und eines Tags den gemäßigteren polnischen Tarif mit seinem viel höheren vertauschen werde. Ende 1846 wurden die Gerüchte von einer bevorstehenden derartigen Maßregel immer bestimmter, und die Kaufmannschaften verschiedener großer Städte wandten sich nach Berlin, um die Regierung zu einem Einschreiten zu veranlassen. Nach der mittlerweile erfolgten Annexion Krakaus war es geradezu eine Lebensfrage für die Ostprovinzen, daß nicht auch die polnische Grenze völlig gesperrt wurde. Ueber die geringe Wahrscheinlichkeit einer Ausdehnung des polnischen Tarifs auf Rußland war man sich klar. Das Auswärtige Ministerium zog im Januar 1847 die Angelegenheit in ernste Erwägung und kam zu dem Entschlusse, falls Rußland Polen in sein Zollsystem einbeziehe, auf Grund der Wiener Bestimmungen Einspruch zu erheben.

Am 22. Januar erhielt Rochow Befehung, eine dahinzzielende Eröffnung in Petersburg zu machen. Nesselrode erwiderte ihm aber einfach, Alles was er ihm mittheile, sei ihm genügend bekannt. Eine genaue Ausführung des Wiener Vertrags sei einfach unmöglich. Er begreife gar nicht, warum Preußen von der bevorstehenden Maßregel Nachtheil befürchte. Es sei viel wahrscheinlicher, daß man die polnischen Reglements auf Rußland anwende als umgekehrt. Man wünsche überhaupt die Zölle allmählich zu erniedrigen, könne das aber nicht übereilen.

Der Vortheil des damaligen Zustandes für den preußischen Handel lag nun aber, wie eine Prüfung der Sachlage ergab, weniger in den niedrigeren Zöllen Polens als in der größeren Bestechlichkeit seiner Zollbeamten und der mangelhafteren Organisation¹⁾. Es war daher schwer etwas auszurichten. Das Auswärtige Ministerium meinte, man könne doch Rußland nicht zumuthen, im preußischen Interesse eine mangelhafte Grenzbewachung zu unterhalten.

Ueber die Reform des russischen Zolltarifs fanden Anfang 1847 allerdings Berathungen in Petersburg statt, und es schien, als wolle der Zar den Tod Cancers wirklich benützen um ein europäischen Zuständen mehr entsprechendes System einzuführen. Aber die Finanzmänner und alle Interessenten wünschten Erhaltung des Bestehenden. General Rochow sah bald ein, daß in Rußland nie auf guten Willen sondern immer nur auf die Macht der Umstände gebaut werden dürfe. Es wurde ihm auch fraglich, ob irgend ein Vertragsverhältniß mit dieser Macht überhaupt rathlich sei, da Rußland eben damals, im Frühjahr 1847, einen neuen mit Oesterreich geschlossenen Schifffahrtsvertrag rücksichtslos verletzete. Er meinte, Rußland sei zu sehr verwöhnt worden, weil die Mächte seine Vertragsbrüche stets ruhig hingenommen hätten.

An der vollen Vereinigung mit Polen wurde mittlerweile in Rußland in aller Stille weiter gearbeitet, und Gerüchte über Gerüchte drangen nach Preußen. Wie der Generalkonsul zu Warschau aus dem Munde Turkull's, des Staatssekretärs für Polen, erfuhr, wurde trotz Nesselrodes gegentheiliger Versicherungen die einfache Ausdehnung des russischen Tarifs und zwar schon am 1. Januar 1848 auf Polen beabsichtigt. Angeblich spielte dabei der Einfluß einiger großen jüdischen Kaufleute mit, welche eine große Menge Waaren aufgehäuft hatten in der Hoffnung, bei plötzlicher Schließung der Grenze damit ein schönes Geschäft zu machen.

Das Auswärtige Ministerium hielt diese Kunde für so bedeutsam, daß es sofort dem König Vortrag erstattete und ihm anheimstellte, die Sache gegenüber dem durchreisenden Herzog von Leuchtenberg zur Sprache zu bringen. Es bedeute der russische Plan nicht nur den vollen Bruch des Wiener Vertrags, sondern er würde auch ein eigenartiges Licht auf die Allianz beider Staaten werfen, bei welcher der eine Theil fortwährend gekränkt und benachtheiligt werde.

Friedrich Wilhelm nahm sowohl mit Leuchtenberg als mit Meyendorff Rücksprache über die Sache, berührte sie auch in einem Briefe an seine

¹⁾ Man veranschlagte den Ausfall, welchen Rußland an Zolleinnahmen durch Schleichhandel erlitt, für 1845 auf 5 534 200 Thaler, 1846 auf 5 219 800 Thaler.

Schwester, die Kaiserin, doch versprach er sich davon nicht viel, sondern setzte seine Hoffnung auf ein gemeinsames Vorgehen mit Oesterreich. Auf seinen Befehl erging am 26. November 1847 ein Erlaß an Graf Arnim in Wien, Metternich zu einem gemeinschaftlichen Protest gegen die Einbeziehung Polens in den russischen Tarif aufzufordern. Am selben Tage wurde der Gesandte in Petersburg angewiesen, unter Berufung auf die früheren Aeußerungen Nesselrodes Einspruch zu erheben.

Es hieß in der Note: „Die diesseitige Regierung hat bei den früheren über den Gegenstand gepflogenen Communicationen soviel als möglich vermieden, die staatsrechtliche Seite der Frage an die Spitze zu stellen und auf das ihr aus den Verträgen vom 3. Mai 1815 unzweifelhaft zustehende Recht zu fußen, weil sie sich nach der eigenthümlichen Gestaltung, welche die durch den Buchstaben jener Verträge regulirten Verhältnisse in der Wirklichkeit genommen, einer ihr befreundeten und allirten Regierung gegenüber in der Verlegenheit befunden haben würde, dieselbe einer offenbaren Verletzung jener Verträge zeihen zu müssen.“ Jetzt aber müsse man jede Zurückhaltung aufgeben, um die Interessen der Unterthanen zu wahren. „Die kaiserlich Russische Regierung wir es uns daher nicht verargen können, wenn wir in Hinblick auf das uns drohende Unheil die Frage an sie richten, ob sie im Angesichte des ganzen Europas einen Schritt thun will, der die vertragsmäßigen Rechte der Regierung eines Nachbarlandes, die ihr in den Tagen der Gefahr als treu verbündet zur Seite stand und seit jener Zeit mit ihr vereint den Weltfrieden zu bewahren nach besten Kräften bemüht war, auf das offenbarste verletzt, einen Theil ihrer Unterthanen mit schweren Nachtheilen bedrohet und das Ansehen der Regierung auf der empfindlichsten Stelle in einem Ehrenpunkte verletzt!“ Man habe die preußischen Kaufleute, die seit lange gegen die jetzigen russischen Pläne um Hilfe gebeten, bisher stets im Vertrauen auf Nesselrodes Worte beschieden, daß ihre Klagen ohne Grund seien! Die Gesandtschaft solle Alles der russischen Regierung vorstellen und verlangen: 1. daß der russische Tarif nicht auf Polen ausgedehnt, sondern erst wesentlich ermäßigt, und 2. daß der umgearbeitete Tarif vorher in Preußen zur Kenntniß und Aeußerung etwaiger Beschwerden vorgelegt werde.

Nesselrode zeigte sich wie gewöhnlich zunächst beleidigt, daß Preußen die Form einer Note gewählt habe, statt mit ihm vertraulich zu sprechen. Von einer Vorlage des neuen Tarifs in Berlin wollte er nichts wissen. Er beschränkte sich auf die Versicherung, daß er an eine Ausdehnung des russischen Tarifs ohne Aenderung auf Polen nicht glaube. In der That plante der damals einflußreiche Staatsrath von Tengoborski eine Ermäßigung der Zollsätze.

Aber in Berlin ergab man sich schon in die Erwartung des Schlimmsten. Am meisten fürchtete man das Geschrei der Fabrikanten und Kaufleute, da in diesem Falle sich noch Weniger ihnen entgegen lassen als in dem Krakaus. Der einzige Trost war die Hoffnung, daß Rußland nicht sogleich die 160 Meilen lange polnische Grenze mit der besseren, aber auch erheblich theureren russischen Grenzbewachung versehen werde können.

Von Oesterreichs Hülfe versprach sich das Ministerium wenig, zumal Rußland demselben eben nicht unerhebliche Konzessionen gemacht hatte. Ein Bericht Arnims vom 23. Dezember 1847 bestätigte das. Metternich erklärte, daß eine Einbeziehung Polens ins russische Zollgebiet allerdings auch Oesterreich schaden und Grund zu einem Protest abgeben würde, „für den Augenblick aber, wo der K. K. Finanzverwaltung noch nichts bekannt ist, was auf ein solches bestimmtes Vorhaben des Russischen Gouvernements schließen lasse, es hier an jedem festen Anhaltspunkte fehle, um sich schon jetzt dem Kgl. Preussischen Vorhaben anzuschließen und müsse die K. K. Finanzverwaltung um so mehr glauben, den Weg einer vorläufigen Verwahrung nicht betreten zu können, als in der erst kürzlich mit dem Russischen Geh. Rathe von Tengoborski zum Schluß gekommenen Verhandlung mehrere von Oesterreich in Verkehrsgegenständen gestellte Verlangen, Seitens der Russischen Regierung eine freundliche und willfährige Berücksichtigung gesunden hätten.“

Die offizielle Antwort Rußlands auf den Protest erfolgte wenige Tage später. Sie wies in denkbar schroffster Form die Berufung Preußens auf den Wiener Vertrag *une fois pour toutes* zurück. Derselbe habe sich von jeher als unausführbar erwiesen und sei nach den Ereignissen von Krakau u. gänzlich unmöglich geworden. Den neuen Tarif vorher in Berlin vorlegen, hieße auf das Recht verzichten, selbständig die Zollgesetzgebung zu gestalten. Wenn die bevorstehende Maßregel die Stimmung in den preussischen Ostprovinzen noch mehr erbittere und gewissen Blättern Stoff zu Angriffen gebe, so bedauere man das von Herzen, lehne aber alle Verantwortung dafür ab. Rußland kenne genau seine Pflichten gegen seine Bundesgenossen und scheue kein Opfer, das mit der Würde seiner Krone verträglich sei, um ihnen entgegenzukommen; aber es lasse sich keine unbilligen Forderungen stellen. Wenn Preußen ihm bei Unterwerfung der Polen geholfen, so habe es sich und Europa ebensowiel genützt wie Rußland, und keinen besondern Anspruch auf Zugeständnisse erworben. Der Zunahme des Schmuggels werde Rußland schon zu steuern wissen. *Le gouvernement impérial s'en remet au reste avec confiance à la sagesse du gouvernement prussien pour les mesures à prendre de son côté à l'effet de prévenir le renouvellement des excès qui ont si souvent et aux dépens de la morale publique troublé la tranquillité des provinces limitrophes.* Man gedenke auch nicht einfach den bestehenden Tarif auf Polen anzuwenden sondern ein neues Zollgesetz im ganzen Reiche einzuführen.

In Berlin empfand man bitter diese rücksichtslose Antwort. Aber auf einen Wortstreit sich einzulassen, hatte Canitz keine Lust, und zu anderer Abwehr war ja Preußen leider nicht in der Lage. Rochow erhielt nur Auftrag Nesselrode gegenüber nochmals den Vertrag von 1815 anzurufen. Es handle sich nicht um wörtliche Ausführung desselben, aber um Beachtung seines Sinnes. Und dieser sei die Herstellung freundlicher Verhältnisse zwischen den ehemals polnischen Landestheilen, während sie sich jetzt wie feindliche Länder gegenüberständen. Da Nesselrode indessen dem preussischen Handel mit den 60 Millionen Russen bedeutende Vortheile in Aussicht stelle, so müsse man annehmen, daß eine erhebliche

Tarifherabsetzung geplant sei. Im andern Falle sei an legalen Handel überhaupt nicht mehr zu denken.

Vertraulich gab der Minister dem Gesandten noch die Weisung, Nesselrode zu sagen, daß man absichtlich seine Note nicht förmlich und erschöpfend beantwortet habe. Man wolle lieber schwach, unbehilflich und ungeschickt erscheinen, als durch unnützen Streit die Angelegenheit noch mehr verbittern. „Sollten jedoch die verheißenen Modifikationen ein bloßes Blendwerk werden, so daß an der Sache nichts mehr zu verderben bliebe, dann wird eine Beantwortung erfolgen müssen und zwar eine gründliche, laut und vernehmlich vor der Welt ausgesprochene, damit jedermann erfahren und fois pour toutes, welche Bewandniß mit dem Halten der Verträge es in Wirklichkeit hat. Daß von Seiten Englands ein Protest gegen die Absperrung des Königreichs Polen erfolgen wird, darauf kann man sich in Petersburg fest verlassen. Die Phrasen der französischen Kammer über die polnische Nationalität bedeuten nicht viel. Wird man England auch antworten, daß man sich ein für alle mal um die Verträge von 1815 nicht bekümmere? — Bis jetzt haben wir England gegenüber immer noch die Hoffnung aufrecht erhalten, daß ein Abkommen getroffen werden würde. Wenn man aber doch die That beweist, wie man jene Verträge als nicht vorhanden ansieht, dann würde von uns freilich nicht verlangt werden können, daß wir als Vertheidiger eines Verfahrens auftreten, das nicht bloß die materiellen Interessen, sondern alle und jede Rücksicht verletzt. Hoffen wir das Beste und thun wir was wir vermögen.“

Nicht viel erfolgreicher als die Bemühungen um Ermäßigung des russischen Zollsystems waren die Schritte, welche zu jener Zeit zur Beförderung des deutschen Handels nach Transkaspien und Persien geschahen. 1846 waren in ersterer Provinz Zollherabsetzungen eingeführt worden und zwar auf Betreiben des Generalgouverneurs Fürsten Woronzow, welcher den dort von englischen Kaufleuten getriebenen Schmuggel lahmliegen und eine deutsche Konkurrenz großziehen wollte. Kochow empfahl auf seinen Rath in Berlin, zwei Sachverständige nach Transkaspien zu senden und durch sie dem Handel die Wege zu bahnen.

Im Einverständniß mit dem Finanzminister betraute das Auswärtige Ministerium einen bei der Gesandtschaft in Konstantinopel beschäftigten Kaufmann, Levenhagen, mit der Sendung. Er erhielt im April 1847 den Auftrag, über die Moldau und Wallachei zu reisen, sich dort mit dem preussischen Generalkonsul von Nichtshofen in Verbindung zu setzen und dann Odeffa, Redut Kale und Tiflis zu besuchen. Er hatte die Reise freilich kaum angetreten, als schon von Seiten einiger Männer, welche im Kaukasus lebten, Nachrichten eingingen, welche den Erfolg der Sendung als sehr zweifelhaft erscheinen ließen. Die Zollherabsetzungen waren zu gering, um den englischen Handel, welcher von Trapezunt nach Persien ging, zu beeinträchtigen, obwohl die englischen Waaren dort schlecht und theuer waren. Auch waren die Zollschereereien in Redut Kale noch sehr groß, die Zollhäuser schlecht und die Quarantaine hinderlich. Levenhagen machte alsbald in Odeffa, wo er im August eintrat, ähnliche Beobachtungen. Schon hinsichtlich bei Transports bis Odeffa waren die englischen Güter bedeutend in Vortheil. Während die Spesen für einen 1 Centner Fracht

von London bis Konstantinopel 2 Thlr. 12 $\frac{1}{2}$ Sgr. betrugten, mußte die gleiche Waarenmasse von Breslau aus 8 Thlr. 10 Sgr. zahlen. Auf dem Landwege nach Odessa kostete 1 Centner von Breslau aus 11 Thlr. 15 Sgr., während er auf dem Donauwege 4 Thlr. 22 Sgr. zahlte. Der Transport von Trapezunt nach Tabris in Persien stellte sich auf 4 Thlr. 27 $\frac{1}{2}$ Sgr., während der von Rebut Kale aus 6 Thlr. 15 Sgr. kostete. Dazu kam noch der Durchfuhrzoll. Es war also an einen erfolgreichen Wettbewerb mit England unter solchen Umständen nicht zu denken.

Der Geheimrath von Marini, ein Beamter Woronzows, der in Odessa war, sah das ein und wünschte, daß Levenhagen mit dem Fürsten selbst spreche, damit der deutsche Handel weiter begünstigt werde. Levenhagen fragte deshalb in Berlin an. Aber der Finanzminister war der Ansicht, daß unter den obwaltenden Umständen doch Nichts zu machen sei. Immerhin sei es gut, daß der deutsche Handel wenigstens über die Aussichtslosigkeit der Verbindung mit jenen Ländern aufgeklärt sei. — Levenhagen sah Woronzow in Tiflis und fand bei ihm freundliches Entgegenkommen. Aber es stellte sich dabei nur als sicher heraus, was er schon früher hatte erzählen hören, daß der Fürst nämlich gern seine Provinz dem Welthandel öffnen wollte, um ihre Erschließung und Civilisirung befördern, daß aber die Petersburger Nachhaber sich dem entschieden widersetzten. Er hoffte, durch Vorstellungen fremder Mächte am Hofe eine Unterstützung seiner Pläne zu erlangen, und versuchte daher, alle Nationen für Transkaukasien zu interessiren. An Vorrechte für den Handel des Zollvereins war nicht zu denken. Im Herbst 1847 reiste der deutsche Emissär daher wieder nach Konstantinopel zurück.

4. Kapitel.

Die Erneuerung der Zollvereinsverträge auf einen längeren Zeitraum im Zusammenhang mit den Beobachtungen auf einer Reise, die Metternich nach Deutschland machte, bewogen den österreichischen Staatskanzler im Herbst 1841 die Handelsfragen einer näheren Beachtung als bis dahin zu würdigen. Es entging ihm nicht, daß Oesterreichs Haltung in der Zollvereinsfrage seinen Interessen nicht gerade förderlich gewesen war. Verschiedene Provinzen meinten bereits unter der Politik des Vereins zu leiden, und vor allem hatte er das Gefühl, daß das Haupt des deutschen Bundes auf dem Punkte stehe, hinsichtlich der materiellen Interessen aus Deutschland geradezu ausgeschlossen zu werden.

In einem Schreiben an den Hofkammerpräsidenten Rübeck vom 20. October 1841 faßte er besonders diese Gefahr ins Auge¹⁾. Es sei zweifellos, daß Oesterreich sich nie in die Lage versetzen dürfe, von Deutschland in

¹⁾ Aus Metternichs nachgelassenen Papieren VI. S. 531—45.

irgend einer Beziehung als Ausland behandelt zu werden. Andererseits sei bei dem Inhalt der Erneuerungsverträge an einen Beitritt zum Verein schwer zu denken, und es handle sich daher darum, ein Mittel zu suchen, um mit dem Verein in ein Verhältniß zu treten, welches die gegenseitigen materiellen Interessen versöhne, und dadurch der Bewahrung des Friedens, dem allgemeinen Bedürfnisse der Zeit, die nöthige Sicherheit gewähre. Leicht sei die Aufgabe nicht. Jeder Staat wünsche eine seinen Verhältnissen entsprechende Handelspolitik zu treiben, und der Abschluß des Vereins habe einem ernstlichen Bedürfnisse entsprochen.

„Vor Errichtung des Zollvereins war in Deutschland nichts mehr vorhanden, was in irgend einer Weise den Namen eines deutschen Handels verdient hätte. So viele politische Landesherrlichkeiten, so viele kommerzielle Einzelheiten waren da, deren jede auf Kosten aller anderen zu gewinnen suchte und sie verarmten Alle. Durch den Zollverein ward aufs neue ein kommerzieller Gemeingeist erweckt. Die Handelstendenzen einer fernern Vergangenheit ähnelten sich wieder, man erkannte, daß der Vortheil jedes einzelnen Theiles am besten unter dem Schutze der Größe der Gesamtheit zu erreichen und zu bewahren sei, und die Vereinsstaaten bildeten sich eine Handelspolitik, welcher nicht unbedeutende Opfer auf Kosten der Einzelinteressen gebracht wurden. Die Erfolge dieses Ganges stehen uns vor Augen. Der Verein ist als deutsche Handelsmacht von andern Mächten anerkannt — ein deutscher Handel und eine deutsche Handelspolitik treten mit jedem Tage deutlicher hervor —, bald wird die Ansehung aller deutschen Territorien mit Ausnahme der österreichisch deutschen Länder vollendet sein, und dann wird die vereinte deutsche Handelsmacht den angrenzenden Staaten jene Verhältnisse abzugewinnen suchen, die ihrem Interesse dürften.“

Aber den Zollvereinsstaaten sei ihr Weg durch die Geschichte vorgezeichnet, während Oesterreich zum ersten Male in die Lage komme, sich auf kommerziellem Gebiete eine eigene Stellung auszumitteln und noch nicht wisse, welche Handelspolitik es wählen solle. Klar sei nur, daß die gegenwärtige unhaltbare Lage nicht fort dauern dürfe.

Als naturgemäßer Ausweg erschien ihm bei der damaligen Lage Benutzung der Furcht Süddeutschlands vor dem wachsenden Uebergewicht Preußens. Der Handel des Zollvereins zeige die natürliche Neigung, über die Schweiz und Sardinien sich nach Genua zu wenden, während Süddeutschland aus politischen Gründen Anschluß an Oesterreich wünsche. Durch Herstellung bequemer Bahnverbindungen müsse man dem schnelligst entgegenkommen. Es sei höchst wichtig, die günstige Stimmung zu benutzen und sofort die nöthigen Pläne zu entwerfen. Ein System guter Schienenwege nach dem adriatischen Meere biete ein treffliches Verhandlungsmittel mit dem Zollverein und gestalte andererseits, falls eine Vereinbarung scheitere, Oesterreichs Lage weit unabhängiger und besser.

Am 17. November 1841 fand in Folge dieses Erlasses eine geheime Ministerberathung zu Wien statt. Man beschloß dabei: Aufhebung des Prohibitivsystems, Einführung angemessener Schutzzölle und Einbeziehung Ungarns und Siebenbürgens in die Zolllinie. Hinsichtlich der Stellung zum Zollverein kam man überein, den Zollvereinigungsplan einstweilen zu

vertagen und erst eine Enquete über die Lage der Industrie Oesterreichs abzuhalten. Man wollte nur eine allmähliche Modification der besonders lästigen deutschen Zölle durch gegenseitiges Einverständnis hebeizuführen suchen. Der Bau der Bahnen Wien-Prag-Dresden; Wien-Bayern; Wien-Triest wurde wenige Woche später definitiv beschlossen.

In Berlin hatte man zwar dunkle Kunde, daß Metternich plötzlich zur Ansicht gekommen sei, daß eine Annäherung an den Zollverein in Oesterreichs Interesse liege, doch kannte man den vollen Inhalt seiner Pläne nicht. Bei den großen Schwierigkeiten, welche die innern ungeordneten Verhältnisse des Kaiserstaats jeder Einigung mit dem Verein entgegensetzten mußten und der Opposition der böhmischen Partei dagegen, maß man den Nachrichten auch keine besondere Bedeutung zu.

Nur Kochow, der Gesandte in Stuttgart, welcher dort viel von dem Nutzen einer Verständigung mit Oesterreich zu hören bekam, hielt die Sache jogleich nicht für unbedenklich. Er war der Ansicht, daß Oesterreich eines Tags Annäherung an den Zollverein unter allen Umständen zu erzwingen suchen werde. Der Verein würde darunter materiell wie politisch leiden. Denn einmal wäre zu befürchten, daß die Bestechlichkeit der österreichischen Beamten die Erträge schmälere und daß der Ackerbau infolge der Konkurrenz Oesterreichs leide, andererseits würden die kleinen Staaten wahrscheinlich das Vertrauen zu Preußen verlieren und dessen Stellung sich verschlechtern. „Von dem Gedanken, daß der Eroberte leicht den Sieger würde spielen wollen, soll gar nicht einmal die Rede sein, ebenso wenig die Frage gestellt werden, ob denn auch wirklich der geistige Einfluß Deutschlands auf Oesterreich in der Absicht des Herrn Fürsten von Metternich läge, oder ob er nicht im Gegentheil treu dem Prinzip der nothgedrungenen Politik, die Reaction seiner Völkerschaften dazu benutzen wollte, das moralische Uebergewicht Preußens in den Hintergrund zu stellen oder demselben einen Hemmschuh anzulegen, damit es nicht zu schnell seine Bestimmung erreiche?“

In der That begann Klübeck in Wien mit der Ausführung der in jener Ministerkonferenz beschlossenen Maßnahmen. Es wurde an der Aufstellung eines allgemeinen Tarifs gearbeitet und gleichzeitig die Rücksicht auf eine Verständigung mit dem Vereine nicht aus dem Auge gelassen. Im Sommer 1842 holte ein österreichischer Beamter vertraulich die Ansicht des heftigen Geheimen Oberfinanzraths Bierjack, welcher zu Frankfurt a. M. den Zollverein vertrat, über die Aussichten der Pläne Metternichs ein.

Bierjack verfaßte darauf einen Aufsatz, in welchem er lediglich die wirtschaftliche Seite der Frage beleuchtete. Von diesem Gesichtspunkte aus erachtete er eine Einigung von ganz Deutschland im Allgemeinen für vortheilhaft. Es werde dadurch eine große Ersparniß an Beamten, Befall der Grenzverkehrsbefähigungen und Ausschabung des wirtschaftlichen Lebens eintreten. Allerdings lasse sich nicht vorausbestimmen, in welchem Verhältniß der Vortheil der Einzelstaaten zu dem allgemeinen stehen werde. Große finanzielle Verluste erachtete er indessen für ausgeschlossen. Doch könne es sich nur um Eintritt der deutsch-österreichischen Lande in den Verein handeln. Besondere Schwierigkeiten sah er in der Frage des

künftig einzuhaltenden handelspolitischen Systems, der Vertheilung der Einkünfte, sowie der Annäherung der Gesetzgebung- und Verwaltungseinrichtungen. Um darüber ins Klare zu kommen, empfahl er vorläufige Gleichstellung der wichtigsten Zölle beider Gebiete. Man könne dann die spätere Einigung langsam ausbauen.

Diesfach theilte später sein Gutachten dem Geheimrath Kühne mit, verhehlte dabei aber nicht, daß er im Grunde des Herzens die Sache selbst beim besten Willen aller Betheiligten für unausführbar halte. Immerhin meine er, daß der Verein die Eröffnung von Verhandlungen, falls beantragt, nicht ablehnen dürfe. — In Berlin erklärte man sich mit diesen Ansichten vollständig einverstanden. Man hatte dort auch schon vorher Schritte in diesem Sinne gethan und den Gesandten in Wien unterm 6. Oktober 1842 angewiesen, vorkommenden Falles Herabsetzungen der österreichischen Zölle für Gewebe, Eisen und eine Menge andrer Waaren auf den Satz der zollvereinlichen zu verlangen. Man war überzeugt, daß selbst dazu Oesterreich sich nicht entschließen werde.

Baron Kübed war im Laufe des Jahres 1843 mit seinem Tarifentwurf fertig geworden. Aber kaum wurde bekannt, daß er Herabsetzungen der Zölle beabsichtige, so erhob sich große Aufregung unter den böhmischen Fabrikanten. Auch die beim Schmuggel interessirten Persönlichkeiten stellten sich in die Reihen der nach Schutz schreienden Patrioten. Kübed sah ein, daß er diesen Stimmen gegenüber nicht durchbringen werde, falls er nicht noch andere Argumente als theoretische ins Feld führe, und nahm daher das Projekt eines Handelsvertrags mit dem Zollverein wieder auf.

Ende 1843 beauftragte er einen Beamten der Hofkammer, Baron Hosenbrud, der in München wegen Grenzverhandlungen zu thun hatte, mit Minister Gise vertraulich über einen Vertrag zu sprechen. Man kam über allgemeine Redensarten aber nicht hinaus, und Gise meinte nachher zum preussischen Gesandten, er erwarte wenig von einer etwaigen Verhandlung. Der Zollverein würde durch Anschluß Oesterreichs mehr Hindernisse als Vortheile haben.

Eine neue Anregung Oesterreichs fand nicht statt. Baron Kübed setzte zwar seine Bemühungen, das Zollwesen zeitgemäßer zu gestalten, fort, doch der jeden Fortschritt hassende Erzherzog Ludwig und die böhmischen Fabrikanten, welche mehr einschmuggelten als produzierten, nahmen immer entschiedener Stellung gegen jede Reform.

In Berlin war man über das Scheitern der Metternichschen Pläne nicht eben verstimmt, aber man hütete sich wohl, das merken zu lassen. Im August 1846 erhielt Graf Arnim vielmehr den Auftrag, in Wien das Bedauern auszusprechen, daß die kaiserliche Regierung noch immer nicht im Stande gewesen sei, das Zollwesen umzugestalten und den nachbarlichen Verkehr zu erleichtern. Man würde in Preußen die Hand gern dazu geboten haben, schon um dem Auslande das gute Einvernehmen der deutschen Großmächte zu beweisen. Die Furcht Oesterreichs vor Schädigung seiner Industrie sei übertrieben. Es lasse sich bei gegenseitigem guten Willen sicherlich ohne Hervorrufung gewaltthamer Umwälzungen und dauernde

Verlegung wichtiger Interessen ein Abkommen treffen, welches den gewerblichen Verkehr beider Theile fördern würde.

Kurz zuvor war eine Frage aufgetaucht, welche eine Vereinbarung zwischen beiden Staaten durchaus nothwendig machte. Von Alters her bestand zwischen Schlesien und Böhmen ein reger Garn- und Leinwandhandel¹⁾. Die in den schlesischen Bergen gesponnenen Garne gingen gegen niedrigen Zoll nach Oesterreich und wurden dort billig verwebt. Die Leinen kamen dann zollfrei zurück. Je mehr die schlesische Weberei zurückging, um so wichtiger wurde dieser Verkehr für die schlesischen Kaufleute. 1846 führte nun Oesterreich trotz aller Vorstellungen eine Erhöhung seines Leinengarnzolls ein und bot eine besondere Verständigung über die Verkehrsverehrfrage an.

Im Interesse der schlesischen Leinenhändler war Preußen dazu geneigt, doch wollte es keinen formellen Vertrag schließen, da die süddeutschen Staaten gegen die Fortdauer der zollfreien Leineneinfuhr waren. Oesterreich zeigte indessen keine Eile eine Verhandlung zu beginnen, denn seit der Leinenzollerhöhung wurde es sich bewußt, daß seine Leinenindustrie der Beziehungen zu Schlesien gar nicht mehr bedürfe und daß es vortheilhafter sei, die Produkte selbst zu exportiren. Um so dringender wurden die Vorstellungen der schlesischen Kaufleute, und auch die Roth, welche in jenen Jahren unter den armen Spinnern und Webern des Enlengebirges herrschte, nöthigte die preußische Regierung den Gegenstand im Auge zu behalten.

Die österreichische Aktion in Krakau schien endlich die gewünschte Gelegenheit zu geben, Oesterreich zu Wiederherstellung des früheren Zustandes zu bewegen. Schlesien erlitt durch die plötzliche Aufhebung des kleinen Reichstaats, welcher so lange den größten Theil des Handels nach Polen, Rußland und Ungarn vermittelt hatte, einen nicht hoch genug zu veranschlagenden Verlust. Das Geschrei dort wie in ganz Deutschland gegen die Schwäche der preußischen Regierung war denn auch allgemein. Die Berliner Diplomatie machte daher, als Metternich den Antrag Krakau in die österreichische Zolllinie nicht einzubeziehen, ablehnte, den schüchternen Versuch, eine wenn auch nur bescheidene Entschädigung zu erhalten. Sie verlangte Aufhebung der Prohibitivzölle für Webewaren und Wiederherstellung des früheren Zustands im Leinenverkehr, wogegen sie noch den Abschluß eines Zollartikels anbot²⁾.

Die Oesterreicher, nur darauf bedacht, die Krakauer Angelegenheit zu ordnen, versprachen auf diese Anträge einzugehen. Aber sie wünschten nicht, daß ihre Zugeständnisse als Entschädigung für die Erwerbung Krakaus betrachtet würden und baten, die betreffende Verhandlung unabhängig davon erscheinen zu lassen. Die preußischen Staatsmänner waren rücksichtsvoll genug darauf einzugehen. Minister Canitz erwähnte, als er am 8. April 1847 an den in Berlin befindlichen kaiserlichen Hofrath, Freiherrn von Werner, den officiellen Antrag stellte, über die Handelsfragen eine kommissarische Berathung zu beginnen, jener Vorbesprechungen

¹⁾ Siehe Zimmermann, Leinengewerbe in Schlesien. S. 167, 230, 290 ff.

²⁾ Nach der Note vom 27. Juli 1847.

mit keinem Worte. Es wurde dann österreichischer Seits der Hofrath Carl Esch nach Berlin gesandt, um die Verhandlungen zu führen.

Am 11. Juni kam derselbe in Berlin an und verlangte eine offizielle Mittheilung der Berathungsgegenstände. Wenn man das aber preussischerseits für eine reine Formalität gehalten hatte, so sollte man bald enttäuscht werden. Der Oesterreicher antwortete nämlich auf die preussischen Vorschläge mit der dürren Erklärung, daß die ihm gestellte Zumuthung so wenig mit seiner Instruktion zu vereinbaren sei, daß er zunächst zu Hause anfragen müsse. Oesterreich habe schon früher Konzessionen für ein Zollkartell abgelehnt. Jetzt, wo durch Zollerleichterungen und bessere Organisation der Verwaltung der Schmuggel wesentlich beschränkt sei, könne es noch weniger an Zugeständnisse denken. Preußen habe die diesmalige Verhandlung veranlaßt und müsse ein Abkommen daher als im eigenen Interesse gelegen und vortheilhaft betrachtet haben. Jetzt aber stelle es plötzlich unvorhergesehene Bedingungen und verlange auch noch eine Abmachung für den ganzen Zollverein. Er sehe daher keine Aussicht auf eine Verständigung.

Die neue Instruktion traf erst Ende Juli ein. Oesterreich lehnte darin einseitige Zollkonzessionen gegen Abschluß eines Kartells ab. Sein Tarif sei garnicht so rigoros, wie man annehme. Von den etwa 600 Zollpositionen betreffe nur der zehnte Theil Gegenstände, deren Einfuhr zum inneren Gebrauch an besondere Erlaubniß gebunden sei. Und darunter befänden sich höchstens 20 vom Zollverein produzierte Waaren. Oesterreichische Waaren gingen in sehr geringer Menge nach den Vereinsländern. Nur, falls der Zollverein gleichfalls zu Tariffkonzessionen geneigt sei, wolle man sich auf Verhandlungen einlassen, sonst wünsche man nur den Grenzverkehr zu reguliren.

Dieses Verhalten veranlaßte das Berliner Auswärtige Ministerium unterm 27. Juli 1847 zu einem Hinweis auf die gelegentlich der Krakauer Angelegenheit getroffenen Abmachungen. Eine Erörterung über die angebliche Milde des österreichischen Tarifs bezeichnete Legationsrath von Kampf, der Verfasser der Note, als ganz überflüssig.

Aber schließlich war man schwach genug, auf die weitergehenden Ansprüche zu verzichten und sich mit einer Verhandlung über den Grenzverkehr und die Leinwandangelegenheit zufrieden zu erklären. Die Furcht vor etwaigem Wiederaufleben der österreichischen Zollvereinspläne wirkte wohl dabei mit. — Esch machte alsdann schon am folgenden Tage den Vorschlag, zollvereinsländisches Garn, welches zum Weben oder Bleichen unter Bedingung der Wiederausfuhr des Produkts nach Oesterreich gehe, vom Zoll zu befreien, falls Preußen auf Bestenerung der veredelten Waare verzichte. Preussischerseits war man bereit, darauf einzugehen, verlangte aber noch Zollbefreiung für eine Reihe von Naturprodukten, wie Fische, Gemüse, Geflügel, Holz, welche auch im Verein frei eingingen, sowie Erleichterungen im Grenzverkehr.

Nach längerem Zögern stimmte die österreichische Regierung zu. Am 20. und 21. Oktober 1847 wurden in Berlin zwei Protokolle aufgesetzt. Das erste setzte zollfreie Ein- und Ausfuhr für rohes, zum Bleichen bestimmtes Leinengarn zwischen beiden Staaten fest. Ferner bestimmte es,

daß Oesterreich das auf der Grenze zwischen Leobschütz und Seidenberg zum Verweben eingehende rohe Garn unter bestimmter, die Wiederausfuhr der Leinen verbürgender Kontrolle nicht besteuere. Das zweite führte in 23 Paragraphen Erleichterungen für den Grenzverkehr ein. Die Abmachungen, welche beiderseitig genehmigt wurden, sollten bis Ende 1853 in Kraft bleiben.

In den Orienthandel brachten der Friedensschluß der Pforte mit der Türkei von 1829, im Verein mit der Eroberung Algiers und der Niederwerfung der Barbaren ein ungeahntes Leben. In allen Ländern regte man sich, um davon Vortheil zu ziehen; auch in Preußen begann man, der Türkei größere Aufmerksamkeit zu schenken. Aber die direkten Beziehungen beider Länder beschränkten sich Anfang der 30er Jahre noch auf den Bernsteinhandel und wuchsen auch in der nächsten Zeit nicht viel weiter. Der ursprünglich auf 14 Jahre geschlossene Vertrag von 1819 lief ab, ohne daß der Thatsache auch nur gedacht worden wäre. Die Türkei ließ ihn stillschweigend weiter in Kraft. Erst im April 1835 stellte sie, nachdem sie mit anderen Staaten neue Verträge geschlossen hatte, den Antrag auf Vereinbarung eines neuen Tarifs.

Die preussische Gesandtschaft war der Ansicht, daß es genüge, den Tarif Oesterreichs oder eines anderen Staates anzunehmen, und in Berlin stimmte man dem bei. Die Sache blieb aber wieder liegen, da nunmehr die türkische Regierung den Wunsch bekam, im Interesse der leichteren und billigeren Zollerhebung für alle Staaten dieselben Zollsätze einzuführen. In dieser Absicht schloß sie im August 1838 mit England einen Handelsvertrag, welcher allen anderen Nationen den Beitritt offen ließ. Frankreich machte von diesem Recht sogleich Gebrauch und auch Oesterreich zeigte sich dem nicht abgeneigt.

Der preussische Gesandte Graf Königsmark holte zunächst die Ansicht der preussischen Kaufleute in Konstantinopel über das Abkommen ein. Es wurden durch dasselbe alle inneren Abgaben und Handelsmonopole im türkischen Reiche beseitigt und dafür die Ausfuhrzölle auf 12, die Einfuhrzölle auf 5% normirt. Man war im Wesentlichen der Ansicht, daß diese Neuordnung bei guter Ausführung vortheilhaft sei. Dieselbe Auffassung hegten die inneren Behörden Preußens. Der Gesandte erhielt daher Befehle, ebenfalls den Beitritt zu dem Vertrage auszusprechen. Aber er nahm Anstand, verlangte Absendung eines Sachverständigen aus Preußen und schlug eine besondere Verständigung mit der Pforte vor. Das auswärtige Ministerium lehnte das Anfang 1840 ab, und es kam am 22. October dieses Jahres der Beitritt Preußens zu dem englisch-türkischen Vertrage zu Stande¹⁾.

Erhöhte Aufmerksamkeit fand der Orient zu Anfang der 40er Jahre. Von Schlesien, Westfalen und der Rheinprovinz fand damals schon ein namhafter Export nach der Türkei allerdings größtentheils nur durch Vermittelung der Leipziger Messe statt. Man wünschte nun vom Zwischen-

¹⁾ Gesefsammlung 1841. S. 157.

handel sich zu befreien und eigene Geschäfte in jenen Ländern zu machen. Aber dem stand die mangelhafte Kenntniß derselben und die ungerichtete Rechtspflege im Orient im Wege. Man verlangte daher vor Allem Errichtung einer Handelsagentur in Konstantinopel und Einsetzung von Konsuln in den Hauptorten.

Graf Königsmark, welcher über diese Vorschläge zum Bericht aufgefordert wurde, trat denselben durchaus bei¹⁾. Augenblicklich, führte er aus, seien die Konsulate entweder unbesezt oder in den Händen von ganz ungeeigneten Personen. Nur der Konsul Wäulen in Brussa verstehe deutsch und Baron Sakellario in Bukarest wenigstens französisch. Einzelne seien in ganz zerrütteten Vermögensverhältnissen, andere altersschwach. Nirgends sei ein Berufsbeamter, und doch seien solche jetzt, wo Preußen mit Oesterreich seit zwei Jahren den früher von Schweden geübten Schutz der evangelischen Kirchen in den Donauländern übernommen hätte, geradezu unentbehrlich. Er empfahl dringend Ernennung eines tüchtigen Juristen zum Generalkonsul für Wallachei und Moldau. Schließlich schlug er vor, die Gesandtschaft mit den nöthigen Materialien zu versehen, damit sie reichen Armeniern und Griechen, welche gern Beziehungen zu Preußen aufknüpfen möchten, Auskunft ertheilen könne. Das Auswärtige Ministerium, welches damals eben aus politischen Gründen besoldete Generalkonsule für Syrien und Egypten ernannt hatte, trat über die Angelegenheit mit den inneren Behörden in Meinungsanstausch. Die Folge war die Ernennung eines Generalkonsuls zu Jassy. Weiteres geschah damals nicht, da Graf Königsmark seinen Posten verließ, und sein Nachfolger Herr von Lecoq wegen Mangel an Zeit und Beamten keine Mühe fand, den Handelsfachen seine Aufmerksamkeit zu widmen.

Der preussische Handel nach dem Orient nahm ständig zu. Mitte der 40er Jahre besuchten wenigstens 20 preussische Schiffe alljährlich Konstantinopel. Herr von Lecoq bezeichnete wiederholt die Anstellung eines in Handelsdingen erfahrenen Beamten bei der Gesandtschaft als nothwendig. Es wurde in Folge dessen 1844 ihm der Kaufmann Levenhagen beigegeben, welcher die Bearbeitung der wirthschaftlichen Angelegenheiten übernahm.

Inzwischen entsfalteten auch die Beamten in den Donauländern eifrige Thätigkeit. Der Generalkonsul Reigebaur in Jassy bemühte sich besonders, der schlesischen Leinwand in seinem Bezirke Absatz zu verschaffen und erwirkte auch, daß das dortige Ministerium sich bereit erklärte, einige Hundert der nothleidenden schlesischen Weber auf fruchtbaren Ländereien anzusiedeln. Der Konsul Wedeke in Galatz sahte Errichtung eines deutschen Winsterslagers in jener Stadt ins Auge und befürwortete Gründung deutscher Gesellschaften für Handel und Schifffahrt nach dem Orient, sowie Beförderung der Auswanderung nach Bulgarien.

Beide Beamte fanden aber zu Hause wenig Anklang. Von Beförderung der Auswanderung der Weber wollte man überhaupt nichts wissen und am wenigsten von der nach den Donauländern. Die Wedekeschen Vorschläge erschienen viel zu weitgehend und geeignet, Oesterreich zu verstimmen. Uebrigens warnte vor Errichtung eines Waarenlagers in Galatz

¹⁾ Bericht am 12. April 1842.

und einer deutschen Donauschiffahrts-Gesellschaft auch Levenhagen, der gleichzeitig die Ernennung eines Konsuls in Bulgarien für überflüssig erklärte. Es wurde in Folge dessen im Frühling 1845 sogar vor leichtsinnigen Unternehmungen nach dem Orient offiziös gewarnt.

Trotz dessen gelang dem im Laufe dieses Jahres nach Berlin kommenden Konsul Wedeke die Gründung einer Donauhandels-Gesellschaft. Es verbanden sich mit ihm zu diesem Zwecke der Fabrikant Fr. Hartfort, der silesische Großindustrielle von Windler und der Bankier W. Beer. Sie beabsichtigten, von Stettin, Emden und Köln aus direkte Verbindungen mit Galatz herzustellen und Verträge mit den österreichischen Bahnen und der Donaudampfschiffahrt zu schließen. Am 21. September 1845 erbaten sie Schutz der Regierung durch das Konsulat und eine staatliche Zinsgarantie für ihr Unternehmen. Dem ersteren sagte der auswärtige Minister zu. Wegen der letzteren aber verwies man die Herren an die inneren Minister. Die Sache machte anfangs viel Aufsehen und selbst in Paris fanden sich verschiedene Kapitalisten, welche beitreten wollten. Aber der Finanzminister verweigerte jede Unterstützung. Windler und Beer zogen sich sehr bald zurück und von verschiedenen Seiten erhoben sich Stimmen dagegen. Der Gesandte von Lecoq verlangte sogar amtliches Einschreiten gegen das Unternehmen, da die Schiffahrt auf der unteren Donau durchaus nicht rentire und selbst die österreichische Gesellschaft nur gezwungen von der Regierung unterhalb Belgrads fahre.

Hartfort gab trotz dessen die Sache nicht auf. Mitte Juli 1846 jandte er das Schiff Aurora von Leer nach Galatz mit einer reichen Fracht deutscher Waarenproben. Es kam glücklich Ende September an. Aber abgelenkt durch andere Sorgen hat Hartfort dort die Ladung ihrem Schicksal überlassen, worüber die deutschen Konsuln wiederholt Beschwerde geführt haben. Auch seine Absicht, eine direkte Dampferlinie Antwerpen-Galatz zu gründen, kam nicht zur Verwirklichung¹⁾. Der Versuch blieb daher ganz fruchtlos. Levenhagen und Lecoq erwarteten mehr von Anlegung von Seehandlungskomptoirs im Orient und Errichtung einer direkten Dampfschiffahrt zwischen Hamburg und Konstantinopel. Von ersterem aber wollte die Seehandlung nichts wissen, letztere hielten die Hanseaten ohne staatliche Unterstützung für aussichtslos.

Am 24. Oktober 1847 lief der neue preussisch-türkische Tarif ab. Der damalige Gesandte von Perponcher benutzte den Anlaß, ebenso wie die anderen Staaten Revision der Zollsätze zu beantragen, da inzwischen die Waarenpreise sich völlig geändert hatten. Schwierigkeit machte damals die Einigung darüber, ob die Waaren wie bisher nach dem hohen Detailhandelspreis oder nach ihrem Werth bei der Ankunft zu verzollen seien. Die Europäer verlangten Abzug von 25% vom ersteren und Verzollung mit 5%. Die Türkei wollte darauf nicht eingehen. Die Verhandlungen blieben daher in der Schwebe und die Pforte begnügte sich, einstweilen 80% der früheren Zollsätze von der Einfuhr zu erheben, womit die Kauf-

¹⁾ Vergl. die entsprechende Darstellung in Berger, Der alte Hartfort. Leipzig 1890. S. 325.

leute ganz zufrieden waren. Sommer 1849 erklärten sich die Türken zu einem Abzug von 20% vom Bazarpreis der Waaren bereit. Aber in Folge von Umtrieben der Engländer, welche gern einen Sondervorteil herauszuschlagen wollten, verzögerte sich der neue Abschluß bis zum 21. Mai 1851¹⁾.

5. Kapitel.

Die Animosität, welche die öffentliche Meinung Englands gegen die Zollvereinigungsbestrebungen Preußens von Anfang an befeuert hatte, verlor trotz aller Beschwichtigungsversuche im Laufe der Jahre wenig an Kraft. Argwöhnisch verfolgte man in London jede Regung des Zollvereins und protestirte, sobald von irgend welchen geplanten Zollerhöhungen etwas verlautete. Als 1842 Sir Robert Peel seine ersten Maßnahmen in freihändlerischem Sinne begann und von den 1200 Positionen des Tarifs 800 ermäßigte oder aufhob, versuchte er sogleich dafür von Preußen Gegenleistungen zu erlangen. Aber Bodenschwingh meinte mit Recht, England verfolge bei der Reform lediglich sein eigenes Interesse und ahme nur das von Preußen schon 1818 gegebene Beispiel nach. Der Zollverein könne sich bei seiner Tarifpolitik auch nur von der Rücksicht auf das eigene Wohl leiten lassen.

Als Aberdeen im Juni 1842 wieder die angebliche Feindseligkeit des Zollvereins gegen England beklagte und seine Prinzipien als den wahren Grundsätzen der Volkswirtschaft widersprechend bezeichnete, wies Baron Bülow Bunsen zu einer eingehenden Erwiderung an. Der deutsche Tarif sei weit liberaler als der neue englische und sei keineswegs Schuld, wenn der Absatz englischer Produkte nach dem Zollverein sinke. Es habe seit Beginn des Vereins keine nennenswerthe Erhöhung eines Satzes für Industrieerzeugnisse stattgefunden. Ruß sorgfältigste wäge die Regierung jeder Zeit das Interesse der Konsumenten und Produzenten sowie der fabrikreichen und fabrikarmen Gegenden ab. Das Ausland erhalte durch den Verein eine weit größere Sicherheit als sie vereinzelt Staaten gewährten und andererseits entspreche er den finanziellen und volkswirtschaftlichen Bedürfnissen Deutschlands. Daß diese und nicht der Ehrgeiz Preußens ihn ins Leben gerufen, sei jetzt wohl allgemein anerkannt. „Die von den Demagogen erstrebte Einheit Deutschlands ist ein unpraktisches, den bestehenden Verhältnissen widerstrebendes Phantom, der Zollverein gewährt eine commercielle Einheit zur Bernügnung und zur Wohlfahrt der deutschen Völker.“ Wenn Lord Aberdeen den Verein mit so scheelren Blicken betrachte, was sage er dann zu Rußland! England kausse diesem, dem Verbotsystem huldigenden Lande die meisten Rohstoffe ab und lasse

¹⁾ Gesefsammlung 1851. S. 679.

sich ruhig gefallen, seinerseits vom dortigen Markte ausgeschlossen zu bleiben. Preußen gedenke jetzt den Kaiser zu einigen Zugeständnissen zu bewegen, es würde sich sehr empfehlen, wenn Aberdeen ebenfalls Forderungen in Petersburg stellte.

Die Folge dieser Aufforderung waren indessen keineswegs ernstliche Schritte Englands gegen Rußland, sondern nur das Versprechen der Unterstützung einer preussischen Aktion. Da das bei dem mißtrauischen Charakter Nikolaus I. jedenfalls den entgegengesetzten Erfolg gehabt hätte, mußte man noch Anstrengungen machen, das Vorhaben Englands zu hindern.

Im Sommer 1842 faßte der Finanzminister eine Erhöhung des Zolls auf Wollzeuge ins Auge, ohne das Auswärtige Ministerium zu benachrichtigen. Kaum hörte man in London davon, als man voll Entrüstung die preussische Regierung zur Rede stellte. Bülow bekam dadurch solche Angst, daß er Schritte that, um die Annahme der Tariferhöhung in Stuttgart zu hintertreiben. Damit das wahre Motiv nicht bekannt werde, sollte Sachsen, welches sowieso gegen den Zoll war, in seinem Widerspruch bekräftigt werden. Sachsen nahm indessen die Erhöhung an, und Preußen that im Herbst 1842 das Gleiche, nachdem Bülow die Maßregel Herrn W. Gregor gegenüber, der zum Besuch bei Metternich in Schloß Johannisberg weilte, gerechtfertigt hatte.

Noch unmaßgebender wurde das Auftreten Englands im Jahre 1843, als der Zollverein die Erhöhung des Eisenzolls beschloß. Lord Aberdeen beschuldigte in einer Note vom 28. November 1843 den Verein der Feindseligkeit gegen England. Es liege kein eruster Grund vor, den Eisenzoll zu ändern. Daß die Eiseneinfuhr von 1839 bis 1841 von 18 000 auf 50 000 Tons gestiegen sei, liege lediglich an dem großen Sinken der Preise in England. Die deutsche Industrie habe davon nur Vortheil. Preußen erwiderte die Note am 19. März 1844 durch einen erneuerten Hinweis auf seine liberale Politik und Gegenüberstellung des Verhaltens anderer Länder und Englands selbst. Aberdeen mußte sich dabei vor der Hand beruhigen.

Da kam der vorläufige Vertrag des Zollvereins mit den Vereinigten Staaten zu Stande, in dem beide Länder sich nicht unerhebliche Zugeständnisse machten¹⁾. Sofort erbot sich England im Mai 1844 zum Abschluß eines ähnlichen Uebereinkommens. Kühne, welcher die Sache zu begutachten hatte, erklärte sich durchaus dagegen, und zwar in erster Reihe mit Rücksicht auf die öffentliche Meinung. Durch die Agitation der Presse sei Englands Handelspolitik in einem großen Theile Deutschlands sehr unpopulär geworden. Man sei geneigt, England jede Verdrängniß unserer Industrie zur Last zu legen. Preußen werde verdächtigt, nur für sein Interesse zu sorgen und das allgemein deutsche England aufzuopfern. Ein neuer Vertrag, der Preußen naturgemäß in erster Linie zu Gute käme, würde diese Verdächtigungen bestärken. — Was England bieten könnte, wären Erleichterungen der Schifffahrt, Herabsetzung der Getreide-, Holz- und einzelner Industriezölle. Letzteres würde indessen doch kaum die deutschen Waaren auf dem englischen Markte konkurrenzfähig machen. Die

¹⁾ Siehe Kapitel 9.

ersteren Maßregeln lägen nach den Behauptungen der deutschen Schutzöllner lediglich in Englands eigenem Interesse und schädeten uns sogar nach ihrer Ansicht. Volle Gleichstellung der deutschen Waaren mit den englischen in den Kolonien wäre allerdings von Vortheil, doch dafür würde der Verein keine genügenden Gegenkonzessionen zu machen im Stande sein. — Nun sei es freilich möglich, daß es England weniger um Herabsetzung des Tarifs als um Festlegung desselben zu thun sei. Dazu wäre Preußen im Stande, auch wenn, wie wohl denkbar, Süddeutschland sich dagegen sträubte. Aber eine solche Maßregel entspräche nicht dem Geiste des Vereins und sei zu widerrathen. Es empfehle sich daher, zunächst England zu näherer Bezeichnung seiner Wünsche und Anerbietungen zu veranlassen und dann die Zollvereinsstaaten zu befragen. In diesem Sinne erging Mitte Juni 1844 die Antwort nach London. Man hoffte damit die Sache einstweilen begraben zu haben.

Im September 1844 erfolgte plötzlich in der Augsburger Allgemeinen Zeitung die Veröffentlichung der zwischen Lord Aberdeen und Berlin über die Zollvereinsangelegenheiten gewechselten Depeschen. Die darin sich kundgebende Nachgiebigkeit der preussischen Staatsmänner bot der Schutzollpartei ein reiches Feld für Angriffe, die freilich theilweise auf ungenügender Kenntniß der wahren Sachlage beruhten. Die Publikation soll übrigens damals nicht von englischer Seite veranlaßt worden sein. Einige Zeit zuvor war das freilich mit ähnlichen Aktenstücken von London aus geschehen. Bülow hatte sich aber darüber sofort beschwert und das Versprechen größerer Diskretion für die Zukunft erhalten.

Noch im selben Herbst geschah indessen seitens Englands ein Schritt, welcher Preußen sehr verstimmte. Es schloß mit Hannover einen Schiffahrtsvertrag, worin es das Prinzip der Parlamentsakte von 1840 vollständig verließ. Unter dem Vorwand, daß dieses Land als Mitglied des deutschen Bundes den Anspruch darauf habe, gewährte es ihm das Recht der indirekten Schiffahrt aus den Zollvereinshäfen. Abgesehen von dem damit für den Verein verbundenen materiellen Nachtheil erregte die Erstreckung des Vertrags bis 1854 besonderen Anstoß in Berlin. Man jah darin mit Recht einen neuen Versuch Hannovers, sich dem Beitritt zum Verein zu entziehen, und beschuldigte England, den Widerstand der Nordseestaaten geradezu zu belohnen.

Am 2. November erhielt Bunsen Auftrag, für den Zollverein ebenfalls Zulassung der indirekten Schiffahrt zu fordern. Weder W'Gregor noch Gladstone, der Handelsminister, gingen jedoch darauf ein. Letzterer zeigte sich überhaupt bei jeder Gelegenheit als einer der ärgsten Gegner Preußens. Bunsen rieth daher, daß Preußen sich nach Kräften selbst helfe und die nach preussischen Häfen kommenden hannoverschen Schiffe mit Zuschlagszöllen belaste. Es müsse die erbärmliche Eiferucht und Selbstsucht der widerstrebenden Staaten besiegen und sich an die Spitze des deutschen Nationalgefühls stellen. — Nach wiederholten Berathungen bot Lord Aberdeen schließlich Bunsen nur Zollherabsetzungen für Wein und Baumwollsammet sowie Anerkennung Antwerpens als Vorhafen. Doch zeigte er sich nicht abgeneigt, den Differenzialzoll in den Kolonien wenigstens etwas zu ermäßigen und zwei Häfen daselbst der preussischen Schiff-

fahrt zu öffnen, falls der Zollverein den Zoll für Baumwollwaaren erniedrige.

Bunsen war mit Recht überzeugt, daß man unter den obwaltenden Verhältnissen mehr durchsetzen könne. Man fürchtete in London lebhaft das sichtbare Anwachsen des deutschen Nationalgefühls sowie das immer lebtere Streben nach Erwerbung von Kolonien und Erweiterung des überseeischen Handels¹⁾. Obwohl man überzeugt war, daß ein guter Theil dieser Bestrebungen auf Täuschung und Unerfahrenheit beruhe, fürchtete man doch daß schon die Versuche zur Verwirklichung jener Pläne Störungen in allen Verhältnissen herbeiführen würden. Und im Hintergrund lag die Beforgniß, daß eines Tags der mittlere Theil Europas mit Frankreich sich handelspolitisch einige und gegen England Front mache.

Baron Bülow und seine Råthe waren keineswegs geneigt, auf Aberdeens Vorschläge einzugehen. Untern 19. Januar 1845 erhielt Bunsen nochmals Auftrag, Ausdehnung der Hannover in der indirekten Schifffahrt gewährten Vortheile auf den Zollverein zu fordern. Er sollte darauf hinweisen, daß erst vor kurzem England die Ausdehnung des Literarvertrags auf alle deutschen Staaten nicht zugelassen und ihn auf den Zollverein beschränkt habe. Wenn es jetzt plötzlich der Zugehörigkeit Hannovers zum deutschen Bunde solche Bedeutung zumesse, so müsse es auch preussische Schiffe bei der Fahrt aus österreichischen und österreichische bei der aus norddeutschen Häfen als in direkter Fahrt befindlich behandeln. Das Verhalten Englands zu Hannover sei eine empfindliche Verletzung des Zollvereins, gegen die derselbe sich wehren müsse. Von besonderen Zugeständnissen preussischer Seite für die englischen Anerbietungen könne gar keine Rede sein. Dazu wären sie nicht werthvoll genug. Schon für die bloße Aufrechterhaltung des augenblicklichen Zustandes würde man erhebliche Konzessionen verlangen müssen. Doch ohne vorherige Befragung der Industrie und der Vereinsglieder könne man auch daran nicht denken, da man sonst einen lebhafteren Sturm noch als 1842. hervorrufen würde. Lord Aberdeen zeigte sich durch diese Antwort nicht allzu überrascht. Er meinte nur, Gladstone habe Recht gehabt mit der Behauptung, daß Preußen sich auf Nichts einlassen werde und wünschte eine unzweideutige Erklärung des Zollvereins, ob zu einer Ermäßigung des deutschen Baumwollzolles Aussicht sei.

Gladstone sah sich um jene Zeit genöthigt, sein Portefeuille niederzulegen und Sir Robert Peel erhielt dadurch freiere Hand bei seinen großen Reformen. Im Februar 1845 wurde die Aushebung der Zölle von 430 Artikeln beschlossen. Besonderes Aufsehen machte in Deutschland die Beseitigung des Zolls auf Rohbaumwolle, weil dadurch die englische Industrie einen weiteren Vorsprung erhielt. Allgemein wurde sofortige Erhöhung der deutschen Zölle für baumwollene Garne und Gewebe verlangt. Auf den süddeutschen Landtagen wurde England lebhaft angegriffen und thatkräftige Vertheidigung gegen seine Uebermacht gefordert. Die Baumwollzollfrage bildete den Hauptgegenstand der Beratungen der Zollkonferenz in Karlsruhe, wobei die verschiedenen entgegenstehenden Interessen

¹⁾ Siehe Kapitel 10.

und Meinungen auf das härteste aufeinanderstießen und vor lauter Zank schließlich gar kein Resultat erzielt wurde. Der englische Gesandte verfolgte die Verhandlungen mit gespanntester Aufmerksamkeit und gab seiner Freude über ihren Mißerfolg offenen Ausdruck.

Noch vor Beginn der Konferenz hatte Aberdeen unterm 13. Mai 1845 eine im Original nicht weniger als 94 Seiten lange Depesche nach Berlin gerichtet, worin er die ihm zuletzt durch Bunsen übermittelten Anträge nochmals zurückwies und den Zollverein an der Hand der bisherigen Verhandlungen einer illiberalen, ziellosen Handelspolitik beschuldigte. Obwohl die Sprache des Altenstücks ziemlich scharf war, hielt das preussische Auswärtige Ministerium eine besondere Widerlegung desselben nicht für erforderlich, da es annahm, daß Aberdeen damit hauptsächlich seine Rechtfertigung vor dem Parlamente beabsichtige. Auch die durch England erfolgte Veröffentlichung der Note in der Augsburger Allgemeinen empfand man diesmal nicht unangenehm. Es sollte eine kurze Antwort erfolgen, aber Baron Bülow wurde schwer krank¹⁾ und die Sache blieb liegen.

Im Herbst 1845 übernahm Freiherr von Camitz das Auswärtige Ministerium. Er widmete der freihändlerischen Reform in England reges Interesse und hielt den Zeitpunkt für günstig, nunmehr in London nicht nur vereinzelte Konzessionen sondern Beseitigung des größten Hemmschuhes für die deutsche Schifffahrt, der Navigationsakte, durchzusetzen. Am 9. Februar 1846 wies er Bunsen vertraulich an, Aberdeen mitzutheilen: daß Preußen für Erneuerung des Vertrags von 1841 Aufhebung jener Akte fordere.

Der Gesandte führte seinen Auftrag sogleich aus. Die Unterredung mit Aberdeen dauerte zwei Stunden und war, wie er berichtete, dramatischer als je eine zweite. Aberdeen war zuerst „wie vor den Kopf geschlagen.“ Darnach fragte er entrüstet, ob das eine Drohung sein solle. Endlich beruhigte er sich nach den Darlegungen Bunsens und meinte, er persönlich halte die Abschaffung der Akte wohl für möglich, aber Peel denke vor der Hand nicht daran und ahne nicht einmal eine solche Forderung. Er verlangte schließlich ein Memorandum für Peel. Auch auf die Schrift Arnims: „Ein handelspolitisches Testament“ kam er zu sprechen und meinte, daß dasselbe in England großes Aufsehen mache, da man in ihm ein feindseliges Auftreten Preußens sehe. Bunsen erklärte diese Auffassung für unrichtig, die Broschüre beweise nur, wie weit die Idee der Nothwendigkeit eines Unterscheidungs Zollsystems schon gediehen sei. — Im Ganzen glaubte Bunsen nicht an einen Erfolg seines Schrittes. Umsonst werde England die Akte nicht aufheben, zumal jetzt, wo es freitwillig die größten, früher stets verweigerten Tarifänderungen vornehme. Bieten könne dagegen der Zollverein Nichts, denn selbst die bloße Erneuerung des Vertrags würde ihn seiner wichtigsten Waffe berauben. Nur die Furcht vor einem europäischen Kontinentalssystem werde England zum Nachgeben veranlassen.

Camitz billigte durchaus Bunsens Verhalten und Ansichten. Er schrieb ihm am 25. Februar eigenhändig: „Es wundert mich nicht und erschreckt

¹⁾ Er starb 1846.

nich noch weniger, wenn man in dem Lande, welches den erdmüngürtenden Ocean als seiner Herrschaft unterworfen anzusehen gewohnt ist, es für eine anmaßende Keckheit ansieht, daß wir Deutschen endlich auch einmal daran denken, daß wir auch Meerestüften und Häfen haben und es uns einfallen lassen von überseeischem Verkehr zu reden.“

Die Denkschrift, welche Bunsen an Peel zu überreichen gedachte, legte er vorher in Berlin zur Prüfung vor, da ihm der Gegenstand gar zu heikel erschien. Er betrachtete in einem Begleitschreiben zunächst den wahrscheinlichen Einfluß der Peelschen Reformen auf Deutschland. Für das Wichtigste sah er die Aufhebung der Getreide- und Viehzölle an, welche der deutschen Landwirthschaft großen Vortheil verspreche. Unter den Waarenzollermäßigungen hielt er nur die für Leinen und Baumwollsammete dem Zollverein für nützlich. Auf der andern Seite schien es ihm unzweifelhaft, daß die Versorgung Englands mit billigen Lebensmitteln und Rohstoffen sowie der Ersatz der bisherigen indirekten durch direkte Steuern die Industrie Englands in außerordentlichster Weise fördern werde. Eine starke Strömung in Deutschland verlange zum Schutze dagegen eine sofortige Zollerhöhung. Doch der Zoll für Baumwollstoffe betrage im Zollverein ohnehin 63%, eine weitere Steigerung würde die Waaren im Inlande verteuern, den Schmuggel fördern und auch den Export schädigen. Es empfehle sich viel eher Unterstützung der Baumwollspinner durch eine Spindelprämie und Aneignung des Geistes der Peelschen Gesetzgebung. Er verstand darunter Beseitigung der Staatsmonopole im Industriebetrieb, des fiskalischen Druckes im Bergbau, der Grundsteuer, Minderung der Ausgaben für das Heer, welches in Preußen 40% der Staatseinnahmen verschlinge, und endlich Stärkung des Gemeinnsinn durch eine freisinnige Reichsversammlung. Durch die öffentliche Besprechung der volkswirtschaftlichen Angelegenheiten erhalte die Regierung die beste Kraft, um die widerstrebenden Interessen im Innern zu versöhnen und zu gemeinsamem Werke zu vereinigen.

Die für Peel berechnete Schrift legte zuerst das vertragsmäßige Verhältniß beider Staaten und die Beschwerden, welche die mangelnde Reciprocität in Bezug auf die indirekte Schifffahrt veranlasse, dar. Es wurde ferner darauf hingewiesen, daß die Seitens Englands unter Verletzung der früheren Prinzipien erfolgte Ausdehnung der Vortheile des Vertrags auf Hannover, Oldenburg und Mecklenburg dem Zollverein in jeder Beziehung geschadet und das Verlangen zu Gegenmaßregeln wachgerufen habe. Unter solchen Umständen werde Preußen genöthigt sein, die Verträge von 1841 wie von 1824 zu kündigen und dasselbe System wie England anzunehmen. Lege England auf den Fortbestand jener Verträge Werth, so möge es in der Behandlung der Schifffahrt volle Gegenseitigkeit gewähren. Die Tarifffrage müsse bei den Verhandlungen ganz aus dem Spiel bleiben, da der Verein das Recht und die Freiheit, je nach seinen Bedürfnissen sein Zollsystem zu ändern, nicht aufgeben dürfe. Zur Erleichterung des Handels nöthigte ihn so wie so die natürlichen Verhältnisse. Im Falle England darauf nicht eingehe, bleibe dem Zollverein nur übrig, sich mit den Vereinigten Staaten und anderen Ländern unter Annahme eines Unterscheidungs Zollsystems zu verständigen. Mit Belgien be-

siehe ein solcher Vertrag bereits, mit Oesterreich und Frankreich werde er gewiß gleichfalls zu Stande kommen. Die wahrscheinlichen Folgen eines solchen Systems für England lägen auf der Hand. Es empfehle sich daher gewiß mehr, eine Verständigung zu suchen.

Im Auswärtigen Ministerium billigte man zwar diese Darlegungen, doch wollte man sich eine Rückzugslinie offen halten. Wie Bunsen empfand man nämlich, daß solche Vorstellungen wahres Gewicht nur dann haben würden, wenn man gleichzeitig den Entwurf einer Schiffahrtsakte für den Zollverein vorlege. Bei den Widerstände der Nordsee-Staaten und den sich schroff gegenüberstehenden Ansichten in den höchsten Behörden hatte es damit aber noch gute Wege. Man schwächte daher die in der Denkschrift enthaltene Drohung wesentlich ab.

Flottwell bemerkte scherzend zu dem umgearbeiteten Aussaße: „In der Sache selbst bin ich sowohl in Beziehung auf die Form unserer Bewerbung um die brittische heiress als mit der Darstellung unserer vortrefflichen Eigenschaften und der darauf gegründeten Ansprüche auf die Gunst der Schönen ganz einverstanden und wünsche nur, daß unsere habfüchtigen und engherzigen Vettern und Vasen (die Zollvereins-Regierungen) sammt ihrem zähen Vorkämpfer, der Braut nicht hinterher scheele Gesichter schneiden und uns durch ihre unflüchtigen Forderungen das Concept verderben mögen!“

Am 27. März sandte Caniz die Arbeit mit einem langen eigenhändigen Briefe an Bunsen zurück. „Es wäre eine müßige oder eine vorcilige Frage,“ meinte er, „ob wir uns freuen oder betrüben, keinen Falls können wir ignoriren, daß die erste der den Welthandel beherrschenden Mächte, ihr bisheriges System ändert. Niemand kann uns einen Vorwurf machen, wenn wir Sallusts Recept eingedenk „res humanas nec ridere nec lugere sed intelligere“ bei dieser für alle Welt interessanten und die in heutiger Zeit wichtigsten irdischen Dinge betreffenden Maßregel über unsere Stellung uns ins Klare zu setzen für nothwendig halten.“

Bunsen übersetzte die Arbeit ins Englische und legte sie in dieser Gestalt den Ministern und dem Prinzen Albert vor. Aber die Aufnahme die sie fand, war nicht gerade ermunternd. Pecl stellte sich entrüstet, daß Preußen mit seiner Forderung in einem Momente komme, wo England eben erst so wichtige Reformen durchgeführt habe. Der Prinz hegte Besorgnisse wegen des Eindrucks auf die öffentliche Meinung und fürchtete, daß das Ministerium gestürzt werde. In einem Privatbriefe an seinen Verwandten, den Fürsten Leiningen, äußerte er sich geradezu erbittert über die preussische Drohung und den Sturmhauf gegen die Navigationsakte, „den Stolz Englands.“ Vertraulich meinte Aberdeen allerdings zu Bunsen, daß er mit Gladstone und Dalhousie eine Abschaffung der Akte wohl für möglich erachte. Aber der jezige Augenblick sei nicht der richtige. Vielleicht lasse sich übers Jahr davon sprechen. Uebrigens glaube man, Preußen werde es sich wohl doch nochmals überlegen, ehe es wirklich die jezigen Verträge aufgebe, denen es drei Viertel seines Handels verdanke.

Und damit hatte Aberdeen nur zu recht. Das englische Cabinet war viel zu gut vom wahren Stande der Dinge in Berlin unterrichtet, um durch bloße Drohungen sich einschüchtern zu lassen. Bunsen verlangte daher auch immer wieder aufs neue, daß der Zollverein eine Schiffahrtsakte

erlasse, und so den ernststen Willen zeige, die gebührende Stellung in der Welt zu erringen. Auch die Engländer, welche die Navigationsakte für veraltet und überflüssig anjahen, sagten ihm, daß ohne einen ernststen äußeren Anlaß kein Minister Abschaffung des ehrwürdigen Gesetzes vorzuschlagen wagen dürfe. Doch in Berlin kam eine Verständigung über eine Schiffjahrsakte nicht zu Stande, und man wagte daher auch nicht, die frühere Drohung wahr zu machen und alle vertragsmäßigen Beziehungen mit England zu kündigen. Man entschloß sich vielmehr, die Zustimmung der Zollvereinsstaaten nur zur Aufkündigung des 1841er Abkommens einzuholen, um in Bezug auf Zucker und Reis wieder freie Hand zu erhalten.

Es ist bekannt, daß im Juni 1846 List nach London reiste, um die Periode der großen englischen Reformen für Herbeiführung einer größeren Annäherung Englands und Deutschlands zu benützen. Die deutschen Bürokraten erwarteten von seinem Schritte nicht nur Nichts, sondern hielten denselben für ebenso gefährlich wie seine ganze Persönlichkeit. Bunsen erhielt eine lange Schrift zugesandt, worin List beschuldigt wurde, nach amtlichen Berichten im Verdachte zu stehen, im Solde Oesterreichs auf Sprengung des Zollvereins zu arbeiten. Es war die Weisung daran geknüpft, ihn mit großer Vorsicht zu behandeln¹⁾.

Doch der preussische Gesandte gewann im persönlichen Verkehr ein ganz anderes Urtheil über den Mann. Er setzte daher alle Kräfte ein, ihn zu unterstützen und die heimischen Staatsmänner von ihrem ungerechten Vorurtheil zu bekehren. Er berichtete am 19. September 1846 nach Berlin: „Ich halte ihn nach wie vor für einen zwar leidenschaftlichen und trotz eines sehr genialen praktischen Blickes und schätzbarer Erfahrungen und Kenntnisse leicht ins Phantastische ausschweifenden Mann, aber dabei weder für einen feilen Menschen noch für einen Feind und Verräther des deutschen Zollvereins, sondern für einen ehrlichen und keineswegs listigen Deutschen und Schwaben. Er hat nie daran gedacht, dem von der ultramontanen Parthei in München und gewissen österreichischen Staatsmännern und Diplomaten zur Sprengung jenes großen Vereins fast offenkundig gemachten Bunde beizutreten.“ — List eigene Worte seien ihm durch Fürst Ballestein und Veiningen bestätigt worden. Ein Verrath am Zollverein würde auch List seines Anhangs berauben und ihn zu Grunde richten. Er habe Peel seine Denkschrift englisch zugesandt, „eine allerdings bis ins Kindliche gehende Naivität.“ Peel war mit ihrer Lektüre beschäftigt, als er (Bunsen) ihn vor einiger Zeit auf dem Lande besuchte. Er erkannte die Wahrheit und Genialität der Schrift an, wollte aber von den praktischen Konsequenzen nichts wissen. Peel sei eingeseifigter Engländer und sähe alles nur vom englischen Standpunkt an. Von der Anwendbarkeit des Freihandels auf ganz Europa sei er überzeugt. Seine Antwort²⁾ an List habe er ihm (Bunsen) mitgetheilt. Prinz Albert habe Lists Schrift zweimal gelesen. Palmerston und Clarendon hätten List mit großer Achtung

¹⁾ Es waren über List überhaupt die widersprechendsten Gerüchte in Umlauf. Der sardinische Gesandte meinte, er sei von England bezahlt, welches durch Einführung recht hoher Schutzzölle Deutschlands Industriewaren vertheuern und konkurrenzunfähig machen wolle! Andere behaupteten, er sei von Bayern gekauft, um den Zollverein zu sprengen.

²⁾ Siehe Lists gesammelte Schriften, II. S. 435 ff. ³⁾ Anlage XXIII.

und Artigkeit behandelt. Natürlich könnten sie kein Protektionsystem nicht billigen. „Es ist aber gar nicht unwichtig, daß englische Staatsmänner der größten Entdeckung des Jahrhunderts, nämlich der des Bestehens einer deutschen Nationalität und eines auf sie gegründeten Völkerbundes im Herzen von Europa allmählich etwas näher gebracht werden.“ —

Leider scheiterten die Bemühungen Lists in London vollständig. Eine Aufforderung des Königs Friedrich Wilhelm, ihn in Berlin zu besuchen, die Bunsen vermittelte, erreichte ihn nicht mehr. Lebensmüde suchte er bald darauf den Tod.

Die Kündigung des 1841er Vertrags erfolgte im März 1847, gleichzeitig aber wurde England die Bereitwilligkeit zur Erhaltung des Status quo ausgesprochen, falls es Preußen alle die Rechte gewähre, die es andern Staaten zugestanden habe, d. h. gleiche Behandlung der aus allen Ostsee- und Nordseehäfen kommenden preussischen Schiffe, mit den aus den rein preussischen in Fahrt begriffenen. Die Revision der Navigationsakte war inzwischen vom Parlamente in die Hand genommen worden, machte aber keine Fortschritte. Die Kündigung des Vertrags, weit entfernt auf Beseitigung der Schiffahrtsgesetze zu wirken, hatte nur den Erfolg, die Engländer in ihrem Verhalten zu bestärken. Lord Clarendon drohte offen, wenn Süddeutschland seine Feindseligkeit gegen England nicht aufgebe, so werde man es nächstens fühlen lassen, was England sei.

Canitz forderte Bunsen auf, gegen derartige Aeußerungen scharfen Einspruch zu erheben und darüber zu wachen, daß in die Antwort keine derartige Aeußerung einfließe, welche zu argen Mißhelligkeiten Anlaß geben müßte. Preußen würde eine derartige Drohung nicht unerwidert hinnehmen können, am wenigsten von der „Regierung Großbritanniens, welche uns gegenüber so oft den Grundsatz ausgesprochen hat, daß es sich in Sachen der Handelspolitik zunächst von dem eigenen Bedürfniß leiten lasse und äußeren Rücksichten dabei nur einen untergeordneten Einfluß zuerkennen könne. Ich wiederhole, daß ich zuversichtlich erwarte, die dortige Regierung werde der diesseitigen die Nothwendigkeit einer so peinlichen und den übrigen innigen Beziehungen zwischen beiden Ländern so wenig entsprechenden Erdrterungen zu ersparen bemüht sein; ich halte es nach den Er. Ex. gewordenen Andeutungen aber nichts desto weniger für Pflicht, Sie darauf aufmerksam zu machen, daß wir Andeutungen der gedachten Art, oder auch nur Belehrungen über unsere eigenen Interessen mit vollem Rechte jeden Einfluß auf die Beschlußnahme in unseren handelspolitischen Angelegenheiten würden verjagen müssen.“

Die offizielle Antwort Palmerstons, welche am 14. Juni 1847 erfolgte, hielt sich von gereizten Worten fern, aber sie lehnte die Ausdehnung des Rechts der direkten Fahrt auf die dänischen und russischen Häfen ab. Der Vertrag habe auch für England keinen Vortheil gebracht. Im Jahre 1846 hätten nur vier englische Schiffe auf indirekter Fahrt Preußen besucht. So viel Nutzen müsse Preußen mindestens gehabt haben. Der Vorwurf mangelnder Reciprocität sei also ungerecht. Man erfuhr gleichzeitig, daß Lord Palmerston Hannover und die anderen Nordseestaaten aufgefordert habe, unter keinen Umständen dem Zollverein, der jetzt dem Prohibitivsystem zuneige, beizutreten.

Unter dem Eindruck dieser Thatsachen wurde die Einführung von Unterscheidungszöllen damals allerdings preussischer Seits ernstlich ins Auge gefaßt und sogar einer Verathung in der Herrenkurie unterworfen. Die Antwort, welche am 13. Juli 1847 an England erging, fiel aber immerhin recht demüthig aus¹⁾. Man nahm den Vorschlag Englands an und begnügte sich, die Wichtigkeit des Zollvereins für den englischen Handel ins Licht zu setzen, um der in Aussicht gestellten Einführung von Begünstigungen für direkten Import kolonialer Produkte das richtige Relief zu geben.

Viel Einfluß übte die Note nicht aus. Palmerston sagte Bunsen im August ganz offen, kein englischer Minister könne dulden, daß die deutschen Küstenländer die hohen Zölle des Vereins annähmen. Durch die 1843 gegebene Zusage Aberdeens, nicht gegen den Beitritt Hannovers zum Zollverein zu arbeiten, erklärte er sich nicht für gebunden. Wenn England nur freie Häfen besitze, so thue der Schmuggel nach dem Innern schon das Uebrige. Das sei die gerechte Strafe aller unnatürlich hohen Zölle und die Waffe Großbritanniens! Einwände Bunsens dagegen blieben fruchtlos. Uebrigens sprach Palmerston nochmals seine Geneigtheit aus, die Navigationsakte zu beseitigen und bezeichnete die Einführung eines preussischen Schiffsahrtsgesetzes als geeignet, seine Aktion beim Parlamente zu unterstützen. Im Oktober beschloß in der That der Ministerrath die Aufhebung der Akte dem Parlament vorzuschlagen. Deutscher Seits aber erfolgte kein weiterer Schritt. Die Stürme der Revolution drängten andere Interessen in den Vordergrund.

6. Kapitel.

Ende 1840 glaubte man in Berlin, daß der Moment zum Abschluß eines Handelsvertrags mit Frankreich endlich gekommen sei. Im Januar des folgenden Jahres fand eine Verathung der Zollvereinsbevollmächtigten statt, wobei alle mit Ausnahme des von Hessen-Darmstadt die Nützlichkeit einer Verständigung mit Frankreich anerkannten. Man wünschte Erleichterung des Grenzverkehrs, Zollherabsetzungen und Gegenseitigkeit in der Schifffahrt. Dafür wollte man Ermäßigung des Wein- und Brauntweinzolls bieten. Fast alle erklärten sich bereit, im Falle des Scheiterns der Verhandlung zu Repressalien zu greifen.

Aber in Paris erfolgten mehrere Ministerwechsel, und obwohl eine im Winter 1841/42 unter Vorsitz eines Mitgliedes der Pairskammer, Rossi, tagende Kommission sich für Verständigung mit dem Zollverein aussprach, geschah kein dahin zielender Schritt. Vielmehr wurden verschobene Deutschland lästige Zölle noch weiter erhöht. Im Juni 1842 jagte der Minister Drouyn auf eine direkte Anfrage dem preussischen Ge-

¹⁾ Anlage XXIV.

sandten, die Zeit zu einer Verhandlung sei noch nicht gekommen, da beide Länder noch zu sehr mit der inneren Ordnung ihrer Handels- und Zollverhältnisse beschäftigt seien. Die Minister von Bülow und Bodelschwingham beantragten daher beim König die Erlaubniß, dem Verein Verdoppelungen der Zölle auf kurze Waaren, Handschuhe, Papiertapeten und Franzbranntwein vorzuschlagen. Auf der Konferenz in Stuttgart fand der Vorschlag allgemeinen Beifall. Es wurde beschloffen, den Zoll für jene Artikel allgemein zu erhöhen, da die Einfuhr derselben doch fast ausschließlich aus Frankreich erfolge, bis dieses nachgebe.

Schon dieser Entschluß machte in Paris Eindruck. Guizot setzte einige lästige Zölle herab und sprach von einer Verständigung. Am 8. Dezember 1842 richtete der Gesandte Graf Bresson an Bülow eine lange Note, in welcher er die Dinge so darstellte, als wenn seine Regierung seit Jahren nur die Eröffnungen Preussens erwartet hätte, und die Bereitwilligkeit zu einer Verhandlung auf den 1839 festgestellten Grundlagen aussprach. Frankreich behauptete dabei, daß seit 1830 der größte Theil des französischen Tarifs ermäßigt worden sei. Während der deutsche Import nach Frankreich von 30 auf 52 Millionen gewachsen, sei der umgekehrte von 68 auf 47 gefallen. Die Beschlüsse der Stuttgarter Konferenz beruhten also auf irrigen Annahmen und Frankreich setzte voraus, daß die Durchführung derselben bis nach Beendigung der Besprechungen unterbleibe.

Preussischerseits wünschte man nichts Besseres als eine Verständigung, aber man hielt mit Recht dafür, daß die Nichteinführung der Repressalien Aufhebung aller von Frankreich seit 1839 ins Werk gesetzten Zollerhöhungen zur Voraussetzung habe. Die französischen Zahlenangaben erachtete man für nichts weniger als wahrheitsgetreu. Unterm 7. März 1843 wurde daher Bresson eine Antwortnote übergeben, worin die Sachlage etwas anders als in der seinigen beleuchtet war. Frankreich kaufe in Deutschland nur Rohstoffe, die seiner Industrie unentbehrlich seien, und habe sich gegen Fabrikwaaren fast verschlossen. Der Tarif des Zollvereins dagegen sei so mäßig, daß es sich bei ihm nicht um Herabsetzungen, sondern nur um Erhöhungen handeln könne. Es wurde dann die Schädigung des Zollvereins durch die Erhöhung der Leinen- und Nadelzölle und besonders durch die Ordouanz vom 26. Juni 1842 dargethan. Sobald der französische Import über die Hansestädte mit in Betracht gezogen werde, ändere sich auch das Bild der gegenseitigen Einfuhr erheblich zu Ungunsten Preussens. Der Stuttgarter Beschluß bezwecke keine Feindseligkeit, sondern nur die gleiche Behandlung der französischen Industrie, wie sie der deutschen in Frankreich zu Theil werde¹⁾.

Guizot war es wahrscheinlich gar nicht ernstlich um einen Vertrag zu thun gewesen. Ueberdies hegte er die sonderbarsten Vorstellungen von Deutschland. So beschuldigte er z. B. eines Tages Arnim gegenüber die sächsische Regierung und die schlesischen Weinbauer der Hauptgegnerschaft gegen die Herabsetzung des Weinzolls! Statt durch einen Kommissar eine Verhandlung einzuleiten, setzte er den fruchtlosen Schriftwechsel fort.

¹⁾ Anlage XXV.

Am 8. September 1843 mußte Bresson in einer Note die Darlegungen Preußens zu entkräften suchen. Der französische Tarif sei nach den Interessen des Landes berechnet. Wenn der des Zollvereins niedriger sei, so liege das wahrscheinlich daran, daß seine Verhältnisse das nöthig machten. Für andere Staaten entstehe daraus aber keine Veranlassung, ihrerseits darauf Rücksicht zu nehmen. Besonderen Nachdruck legte die Note auf die Vortheile, welche die französischen Transit erleichterungen dem Verein brächten. In Deutschland sei die Durchfuhrgebühr sowohl zu hoch als zu verwickelt eingerichtet. Wenn Frankreich auch die liberaleren Anordnungen in seinem Interesse getroffen habe, so genieße der Verein doch davon Vortheil. Es wurden schließlich Ermäßigungen des Zolls für Leinen, Aveln, Feilen und Zink gegen sofortige Aufhebung der Repressalien geboten. Da indessen dieses Anerbieten noch keineswegs eine Wiederherstellung des 1839er Zustandes bewirkt hätte, sprachen sich die Zollvereinskommissare am 9. November 1843 gegen Annahme desselben aus. Für den Fall, daß Frankreich seine Zölle noch weiter erhöhe, wurden neue Repressalien ins Auge gefaßt. Zur Ausführung derselben kam es aber nicht, obwohl Frankreich im Laufe des folgenden Jahres wieder Zoll erhöhungen vornahm.

Im Dezember 1844 wiederholte der französische Gesandte in Berlin die früheren Anerbietungen und erklärte außerdem die Bereitwilligkeit seiner Regierung zu Tarifherabsetzungen für Kupfer, Käse, Vieh und im Transit, falls der Zollverein dafür die Repressalien aufhebe, die Einfuhrzölle für Spitzen, Battist, Baumwollgewebe und den Ausfuhrzoll auf Wolle ermäßige sowie einen Litterarvertrag abschließe. Der Finanzminister Flottwell hielt diese Vorschläge für durchaus ungenügend und wollte von einem Abkommen auf solcher Basis Nichts wissen. Der Präsident des Handelsamts von Rönne war zwar gegen die einfache Ablehnung des Antrags und wünschte eine weitere Verhandlung, doch die übrigen Mitglieder des Zollvereins theilten Flottwells Ansicht. Am 5. Dezember 1845 wurden daher die Anträge Frankreichs abgelehnt.

Guizot sprach zwar gelegentlich noch manchmal von seinem Wunsche, mit dem Zollverein eine Verständigung herbeizuführen, doch geschah während der letzten Jahre Louis Philipps kein weiterer Schritt in Berlin.

Auch mit Holland gestalteten sich während des behandelten Zeitraums die Handelsbeziehungen wenig erquicklich. Wenn auch die Hauptbeschwerden gegen dieses Land im Laufe der Jahre beseitigt worden waren, blieben doch recht viele berechtigte Wünsche unerfüllt. Der frühere Vertrag war erloschen und kein neuer geschlossen worden. Holland hatte in Folge dessen verschiedene Zölle erhöht und besonders den Verkehr fremder Staaten mit Indien erschwert. Aber weit bedeutlicher noch waren seine Bestrebungen, mit Belgien sich auf Kosten Preußens enger zu verbünden. Freiherr von Arnim machte zuerst auf diese Anfang 1844 auftauchende Gefahr aufmerksam. In Folge seiner Anregung befahl der König umgehend Maßregeln zu treffen, das zu hindern. Man solle entweder mit beiden Ländern oder mit dem einen zum Nachtheil des andern sich zu verständigen

suchen. Da Belgien sich feindselig zeige, möge man einen geschickten Unterhändler nach dem Haag senden.

Die Minister hielten indessen diese Gefahr nicht für so groß. Sie glaubten nicht, daß Holland irgend welche erheblichen Konzessionen an Belgien machen werde. Könne wünschte Holland durch Annahme von Unterscheidungszöllen gegen die von dort kommenden Kolonialwaaren gefügiger zu machen. Aber der Finanzminister erklärte sich sowohl aus allgemein theoretischen Prinzipien wie wegen der Unausführbarkeit der Maßregel und des zu erwartenden Widerstandes Süddeutschlands dagegen. Man gab schließlich allseitig zu, daß ein Differenzialzollsystem sich gegen alle Kolonialstaaten zu richten hätte und daher erst 1847 nach Ablauf des Vertrags mit England möglich wäre. Vor der Hand hielt Nodolschwingh sorgfältige Beobachtung Hollands und Nachfrage in den Rheinlanden für ausreichend.

In der That machte die Annäherung zwischen Belgien und Holland keine Fortschritte. Die bevorstehende Fertigstellung der Köln-Antwerpener Bahn löste den Holländern vielmehr den Wunsch ein, sich mit Preußen über weitere Erleichterung der Rheinfahrt zu verständigen, um der Schädigung ihres Handels durch jenen Schienenweg vorzubeugen. Der Rotterdammer Kaufmann Franz Moll hatte den Auftrag, bei einem Besuch in Berlin vertraulich wegen Ermäßigung des preussischen Rheinoctroi anzuklopfen. Flottwell war trotz des zu erwartenden Einnahmeausfalls dazu geneigt, falls Holland dafür ebenfalls Erleichterungen für die Schifffahrt schaffe. Im September 1844 wurde der Rheinschiffahrtsinspektor Buxfe nach Holland geschickt, um dort die Sachlage zu studiren und nähere Vorschläge zu machen. Zugleich erhielt der Geh. Oberfinanzrath Pommer-Esche Weisung, die preussischen Rheinverhältnisse einer näheren Betrachtung zu unterziehen.

Mittlerweile brachte Arnim den Handelsvertrag Preußens mit Belgien zu Stande. Den Holländern löste derselbe große Angst ein. Im Haag entstand sofort lebhaftes Verlangen, der drohenden Ablenkung des Handels von den holländischen Häfen durch eine Annäherung an Preußen vorzubeugen. Man wünschte besonders Aufhebung der Rheinzölle, aber man konnte sich nicht entschließen, den Handel mit den Kolonien den preussischen Wünschen gemäß völlig freizugeben. Ohne ein solches Zugeständniß wollten indessen die preussischen Staatsmänner von einem Vertrage nichts wissen.

Vergebens versuchte Holland im Herbst 1844 durch eine deutsch geschriebene Broschüre: „Die Handelsverhältnisse zwischen den Niederlanden und dem Zollvereine“ die in Deutschland vorhandene Mißstimmung zu bekämpfen. Die Schrift wollte nachweisen, daß die Ausfuhr der Produkte Hollands und seiner Kolonien nach dem Zollverein weit geringer sei als der Verbrauch deutscher Waaren in Holland. Alle Beschwerden gegen letzteres wurden als unbegründet bezeichnet. Hinsichtlich der geplanten Differenzialzölle meinte der anonyme Autor, daß es zunächst zweifelhaft sei, ob sie wirklich den niederländischen Handel schädigen würden. Wäre es aber wirklich der Fall, so würde den Vortheil nicht der Verein, son-

dem England gewinnen, dessen Handelsmacht dann einfach noch gesteigert würde. Es empfehle sich daher viel eher eine gütliche Verständigung¹⁾.

Je zäher die holländische Regierung an ihrem Bunsche feithielt, zu einem Vertragschlus zu gelangen, je mehr Hebel sie dazu antlich und privatim in Bewegung setzte, um so zurückhaltender war man in Berlin. Vorherige Regelung der Rheinschiffahrtsangelegenheiten wurde als Voraussetzung jeder Verhandlung hingestellt.

Am 8. Februar 1846 bot der holländische Gesandte Baron Schimmelpennink Gleichberechtigung Preußens mit Holland bei dem Import nach den Kolonien und bat, daß auf dieser Basis im Haag ein Vertrag verhandelt werde. Man verlangte eine nähere Darlegung der Wünsche Hollands. Als dieselbe eintraf²⁾, zeigte sich, daß die holländische Regierung nur Weistbegünstigung in Indien zu gewähren geneigt war und dafür Sicherheit gegen eine etwaige differenzielle Zollbehandlung seiner kolonialen Produkte verlangte. In Erinnerung an die Unzufriedenheit, welche schon das 1839er Abkommen wegen ähnlicher Zugeständnisse gemacht hatte, wollte man darauf nicht eingehen. Geheimrath Kampff, der damalige Handelsreferent, hielt es bei der lebhaften Strömung im Zollverein nach Einführung von Unterscheidungsrollen für durchaus unthunlich, sich von vornherein die Hände zu binden. Flottwell und Rönne theilten diese Ansichten. Hinsichtlich des Rheinzolls wollte man höchstens auf eine Herabsetzung um die Hälfte oder ein Drittel eingehen. Im Oktober wurden die Anträge Schimmelpenninks als ungenügend zurückgewiesen.

Holland schloß daher seinen Vertrag mit Belgien, begünstigte dieses auf Kosten des Zollvereins³⁾ und erneuerte das Privileg der Handels-Naatschappij für Indien. Wieder begann eine lebhafte Fehde zwischen den jüddeutschen und den holländischen Zeitungen und die Aussicht auf eine friedliche Verständigung rückte in weite Ferne.

Am 28. November 1847 ordnete der König an, daß den Zollvereinsstaaten die Einführung von Retorsionszöllen auf holländischen Kaffee und Zucker vorgeschlagen werden solle, um Holland zu nöthigen, dem Zollverein dieselbe Behandlung wie Belgien zu gewähren. Die Kunde davon erregte im Haag große Bestürzung. Wiederholt wurde der gute Wille

¹⁾ David Hansemann schrieb über die Broschüre am 28. Dezember 1844 an Rönne: Die niederländische Staatschrift beweise, wie richtig die Meinung sei, „daß Deutschland Hollands merkende Kuh sei und bisher dieß Verhältnis mit einer Geduld ertragen hat, die für ein Volk höchst unehrenhaft und schädlich ist.“ Die holländischen Trohungen seien thöricht, seine eigenen Interessen verböten Holland einen Zollkrieg. Es empfehle sich, erst noch keinen Vertrag mit Holland zu schließen. „Die Zeit dafür wird kommen, aber nicht eher, als bis wirklich eine deutsche Politik der Interessen und der deutschen Ehre und Macht allgemein begriffen wird und herrscht. Hieran ist nicht eher zu denken, als bis der König zu der Ueberzeugung gelangt, daß die jetzige Staatsorganisation höchst mangelhaft für die höheren Staatszwecke und die Macht und den Glanz der Dynastie eingerichtet ist, und demgemäß einen großen Entschlus faßt, der eine Aßstimmung in Petersburg und Wien, dagegen in ganz Deutschland einen unerhörten heilsamen Einfluß auf Befinnung und Stimmung hervorbringen würde.“

²⁾ Anlage XXVI.

³⁾ Am Rhein erregte der Vertrag große Unzufriedenheit. Auf Hansemanns Veranlassung petitionirte die Racher Handelskammer beim König um Repressalien gegen Holland im Sinne der Vorschläge Rönnes.

zum Abschluß eines Vertrags betont und die Unmöglichkeit weiterer Konzeffionen in Indien dargelegt. Indessen preussischerseits blieb man dabei, die von Holland stets wiederholte Forderung der Herabsetzung der Rheinzölle und der Begünstigung der Kolonialwaaren für unannehmbar zu erklären. Zu der ins Auge gefaßten Einführung von Repressalien kam es aber nicht.

7. Kapitel.

Als die belgischen Provinzen sich von Holland losgesagt hatten, fanden sie sich in sehr ungünstiger wirthschaftlicher Lage. Die Industrie Flanderns hatte ihren besten Markt, die Kolonien, verloren, die Schifffahrt Antwerpens war schwach und durch vielerlei Umstände gehemmt, der Rhein durch Holland verperrt, Preußen und Frankreich waren durch ihre Zolltarife den belgischen Waaren mehr oder minder verschlossen. Die neue Regierung faßte daher Erweiterung und Erleichterung der belgischen Handelsbeziehungen als erste Aufgabe ins Auge.

Der Deputirte Davignon fils aîné aus Francomont setzte sich bald nach der Konstituierung des neuen Staats mit dem einflußreichen Präsidenten der Aacheuer Handelskammer David Hansemann in Beziehung und fragte an, ob er glaube, daß Preußen auf einen Handelsvertrag mit Belgien eingehen werde. Hansemann war der Ansicht, daß Preußen die dargereichte Hand nicht zurückstoßen werde, aber da der Hauptvortheil auf Seiten Belgiens liegen würde, müßte dieses sich in jeder Hinsicht Preußen fügen. Er theilte seine Antwort am 2. Dezember 1831 dem Finanzminister Maassen zur Kenntnißnahme mit und bemerkte dabei, daß er sich von einem bloßen Handelsvertrage wenig verspreche, aber in ihm die Einleitung zu einer Zollvereinigung erblicke. Eine solche erachte er für vortheilhaft, weil dadurch Preußen in Besitz eines Nordseehafens käme. Im Allgemeinen entspreche der Abfall Belgiens von Holland unserm Interesse. Die belgische Industrie verliere in letzterem Staate ihre Vorrechte, Holland werde seine Zölle ernähigen müssen, und beide Länder würden um die Wette den Transit zu erleichtern gezwungen sein. Vor Anschluß an Frankreich werde die Rücksicht auf den eigenen Vortheil Belgien abhalten. Eine Antwort des Ministers scheint darauf nicht erfolgt zu sein. Man war mißtranisch, und als im Dezember 1831 der Gesandte de Wever dem preussischen Vertreter von Bülow in London Abschluß eines Handelsvertrags und Bau einer Eisenbahn von Antwerpen über Aachen zum Rhein vorschlug, erklärte man in Berlin, an die Geneigtheit Belgiens zu einem den beiderseitigen Interessen entsprechenden Vertrage nicht zu glauben. Man wüßte erst die endgültige Auseinandersetzung mit Holland abzuwarten und dann mit beiden Staaten gemeinsam zu verhandeln.

Inzwischen hatte der König Leopold eine Kommission zur Prüfung der Handelsangelegenheiten niedergelegt. Der von derselben erstattete Bericht, der aber im Wesentlichen nur die Ansichten des Vorsitzenden Engler zum Ausdruck brachte, sprach sich gegen einen Tarifvertrag mit Preußen aus unter Hinweis auf die zu mächtige rheinische Industrie, dagegen befürwortete er Aufknüpfung von Verhandlungen mit Frankreich und den Vereinigten Staaten.

Erst im Oktober 1833 ging ein preussischer Gesandter in Person des Barons Arnim nach Brüssel. Der damalige Minister Goblet erneuerte ihm gegenüber sogleich den Wunsch nach Aufknüpfung näherer Handelsbeziehungen und beantragte sogar Aufnahme Belgiens in den Zollverein. Der preussische Diplomat entgegnete ihm, daß der Zollverein nur deutsche Staaten umfassen dürfe, und erinnerte ihn daran, daß Belgien ja eben erst behufs Abschlusses eines Handelsvertrags eine Kommission nach Paris gesandt habe. Der Minister erklärte das aber für einen ansichtslosen Versuch, der nur den Zweck habe, die Nothwendigkeit des Anschlusses an Preußen zu erweisen.

Preussischerseits blieb man jedoch einem näheren Verhältniß zu Belgien abgeneigt. Es geschah sogar Anfang 1834 ein Schritt, welcher den kleinen Staat geradezu verstimmen mußte. Bei der Trennung von Holland hatte Belgien die holländischen Schiffsahrtsgesetze beibehalten. Es genossen darnach die einheimischen Schiffe Vortheile, welche fremden nicht gewährt wurden. Trotz dessen waren die preussischen Zuschlagszölle auf niederländische Schiffe vor der 1830er Revolution nicht angewendet worden, da man ihrer für den Handel der Ostseehäfen bedurfte. Jetzt plötzlich fand es der Finanzminister für angezeigt, den Zuschlag für belgische Schiffe, die allerdings seltener nach Preußen kamen, einzuführen, während die holländischen nach wie vor frei blieben. Auf die Beschwerde des belgischen Vertreters bekam man nachträglich Bedenken im Auswärtigen Ministerium, aber Maassen blieb bei der Maßregel. Man theilte Belgien mit, daß man gegen Befreiung preussischer Schiffe von allen Abgaben belgischen Schiffen denselben Vortheil gewähren wolle. Es erfolgte darauf keine Antwort.

Im Februar 1835 kam in der belgischen Kammer ein Antrag auf Eintritt Belgiens in den Zollverein zur Berathung, den der Abgeordnete Joude aus Anlaß der Noth der Baumwollindustrie gestellt hatte. Die Regierung, welche inzwischen mit Frankreich in nähere Beziehungen getreten war, wußte indessen die schon beschlossene nähere Debatte zu verhindern und ließ den Antrag in die Sektionen verweisen. Auf das Gutachten der Handelskammer hin wurde schließlich eine Enquete angeordnet und damit die Sache begraben. In Flandern blieb dennoch eine starke Strömung für Beitritt zu dem Verein und im März 1836 brachte der Minister de Theux auch mit Baron Arnim das Gespräch wieder darauf. Da Preußen indessen dabei blieb, in den Zollverein nur deutsche Staaten aufzunehmen, und darauf hinwies, daß verschiedene der letzteren sogar Belgien noch nicht einmal anerkannt hätten, wünschte der Minister wenigstens Abschluß eines Schiffsahrtsvertrages. Arnim verlangte als Vorbedingung Gleichstellung der preussischen und belgischen Schiffe. Davon wollte man jedoch noch immer Nichts hören.

Im August 1836 kam ein belgischer Guts- und Fabrikbesitzer David nach Berlin, der warm empfohlen von seinem Gesandten mit dem Finanzminister von Alvensleben die Grundlage eines belgisch-preussischen Tarifvertrags festzustellen versuchte. Erreicht wurde dabei Nichts. Etwas später beklagte sich Belgien wieder über die Fortdauer der preussischen Flaggenelder und drohte mit Repressalien. In Berlin bot man darauf unterm 22. Februar 1837 wieder die Herstellung voller Gegenseitigkeit in der Behandlung der Schiffe. Belgien erklärte sich einverstanden. Nun aber wünschten die inneren Minister damit die Verhandlung über ein Zollkartell zu verknüpfen, was das Auswärtige Ministerium vor Regelung der Luxemburger Frage für unzulässig erklärte. Die Sache blieb daher wiederum liegen.

Im Juni 1839 regte der hessen-darmstädtische Minister von Hoffmann Verhandlungen mit Belgien wegen Beitritts zum Vereine an. Er betonte, wie wichtig es für den Zollverein wäre, einen Seehafen zu besitzen und so unabhängig vom Zwischenhandel der andern Staaten zu werden. An Belgiens Geneigtheit sei nicht zu zweifeln. In Berlin war man sehr überrascht. Der preussische Geschäftsträger erhielt Auftrag in Darmstadt zu erklären, daß Preußen an den Grundprinzipien des Vereins festhalte und somit den Beitritt nicht deutscher Staaten für unzulässig halte. Die deutsche Industrie würde von der belgischen größten Schaden erleiden und aller Vortheil des Zwischenhandels in Belgiens Hände fallen. Zu möglichster Erleichterung des Durchfuhrhandels zwingt Belgien so wie so das eigene Interesse. Hoffmann lenkte darauf ein und wünschte nur noch Abschluß eines Handelsvertrags mit Belgien. Er versprach sich von einem solchen auch eine günstige Einwirkung auf die bis dahin so unbefriedigenden Beziehungen zu Holland.

Dazu war man in Berlin geneigt, um so mehr als die belgischen Zölle auf Holz, Getreide und andere Erzeugnisse Preußens den Wunsch nach einer Regelung der Handelsbeziehungen im Publikum immer reger machten. Im August 1839 stellte Belgien einen förmlichen Entwurf zu einem Vertrage auf¹⁾. Für die Gewährung voller Gleichberechtigung der preussischen und belgischen Schiffe in Belgien bei direkter Fahrt war von Preußen Gleichstellung der belgischen Schiffe mit den einheimischen in jeder Beziehung und Zusicherung des gleichen Rechts für Import und Transit von Waaren verlangt, da Verkehr belgischer Schiffe nach der Ostsee bis dahin fast gar nicht stattfand. Ein preussischer Gegeneutwurf suchte diese Forderungen jedoch noch theilweise einzuschränken.

Mit einem solchen Abkommen war Belgien nicht gebient. Im Januar 1841 fragte daher der Hausminister und Vertraute König Leopolds, von Fract, den Baron Arnim direkt, ob Belgien auf Tarifierleichterungen rechnen könne. Die damalige politische Lage war so, daß Belgien irgend eine Stütze nothwendig brauchte. Arnim war überzeugt, daß eine Abweisung es Frankreich geradezu in die Arme werfen müsse. Um das zu verhüten, wurde der Gesandte ermächtigt, sich zu einer Verhandlung im Allgemeinen bereit zu erklären. Das genügte den Belgiern

¹⁾ Anlage XXVII und XXVIII.

nicht. Rothomb, die Seele des Cabinets, war durchaus für engen Anschluß an Frankreich, und van Praet wünschte, wenigstens dasselbe nicht zu verstimmen. Nur der König und Baron Stockmar neigten zu Deutschland.

Im Mai 1841 war Leopold in Paris, und die Franzosen ließen sich die Gelegenheit nicht entgehen, ihn in ihrem Interesse zu bearbeiten. Verhandlungen wurden angeknüpft, und in ihrem Verlauf begab sich van Praet im Sommer heimlich nach Schloß Eu zu Louis Philipp. Arnim machte ihm darüber Vorstellungen und verlangte wenigstens von derartigen Schritten unterrichtet zu werden. Der Minister versicherte darauf angelegentlich, daß Belgien nie die Rücksicht auf andere Staaten aus den Augen lassen werde. Es handle sich nicht um einen Anschluß an Frankreich, sondern nur um einige Zollkonzessionen, zu deren Feststellung nächsten eine Kommission nach Paris gehen werde.

Wie sich freilich bald ergab, war ursprünglich doch eine Zollvereinigung mit Frankreich beabsichtigt. Als aber Metternich davon Wind bekam, protestirte er so energisch dagegen, daß König Leopold sofort van Praet Befehl gab, sich nur auf einen Handelsvertrag einzulassen. Es hieß in der Metternichschen Note vom 27. Juli unter anderm:

Une réunion douanière, telle que l'entendent les conseils provinciaux qui ont pétitionné en sa faveur, peut être admissible entre plusieurs États dont les forces et l'étendue géographique se balancent, elle peut de même avoir lieu sans inconvénians politiques, entre un grand État et un nombre plus ou moins considérable de petits États dont les forces réunis toutefois peuvent mettre un poids dans l'autre bassin de la balance; elle est toute naturelle, enfin, entre États que des liens politiques généraux, fondés expressément sur le principe de l'égalité des droits entre tous les membres de l'association réunissent indissolublement en un même et seul faixeau. Mais un pays de second ordre, tel que la Belgique qui consentirait à s'unir commercialement à un grand corps d'État, comme l'est la France, abdiquerait le jour même, son indépendance politique.

Von Seiten Englands erfolgte gleichfalls unterm 13. August ein Protest gegen den Anschluß an Frankreich durch eine Depesche Palmerstons. The five powers by whose interposition between Belgium and Holland the Kingdom of Belgium was constituted and acknowledged, have guaranteed by 2 treaties that namely of November 1831 and that of May 1839 not only the integrity but the independence of Belgium. Now it is manifeste that when two countries of very unequal extent and power enter together into exclusive commercial engagements, by which they grant to each other privileges and advantages of commerce, wick they are not prepared to concede to all other nations, the political independence of the lesser power must be impaired by such a compact.

In Berlin begnügte man sich mit der Erklärung van Praets und gab Arnim nur den Auftrag, in Brüssel mitzuthellen, daß man nie an die Herstellung eines belgisch-französischen Zollvereins geglaubt habe, da Belgien dadurch wirtschaftlich wie politisch gleichen Schaden erleiden würde.

Gegen einen Handelsvertrag beider Länder finde man dagegen Nichts einzuwenden und freie sich sogar, wenn es Belgien gelinge, in das französische Prohibitivsystem Breche zu legen. Auch der Zollverein sei zur Verständigung über die Handelsfrage gern bereit.

Am 1. Oktober 1841 stellte der belgische Gesandte in Berlin den Antrag zur Wiederansnahme der Verhandlungen. Er verlangte außer der Meistbegünstigung in Handel und Schifffahrt noch Aufhebung der Transitzölle und Zollermäßigungen. Die Frage der Durchfuhrerleichterung hatte seit Bau der Eisenbahn Köln-Aachen, an deren Fortsetzung bis Antwerpen eifrig gearbeitet wurde, eine besondere Bedeutung gewonnen. Mit Genehmigung des Königs erklärte man sich preussischer Seits daher zur Verhandlung auf der gewünschten Basis bereit, doch erfolgte von Belgien kein weiterer Schritt als im Februar 1842 eine neue Beschwerde über den preussischen Zoll auf Zucker und die Flaggenelder.

Nurzuvor besuchte König Friedrich Wilhelm anlässlich einer Reise nach England den König Leopold zu Laeken und versprach ihm dabei alles nur Mögliche zur Erleichterung des Transits thun zu wollen. Er fühlte sich dazu um so mehr veranlaßt, als ihm Leopold versprach, das den belgisch-luxemburgischen Verkehr erleichternde Gesetz vom 6. Juni 1839 auch nach Luxemburgs Beitritt zum Zollverein fortbestehen zu lassen. Am 4. März 1842 nach der Rückkehr ordnete der König sofortige Verhandlungen über die Durchfuhrverhältnisse an. Es begannen denn auch sofort Berathungen der Ministerien über die Angelegenheit und der mehrerwähnte alte Kommerzienrath Diergardt aus Biersen reiste nach Belgien, um dort gleichfalls für Herabsetzung der Transitzölle Stimmung zu machen. Die gesammelten Materialien wurden den Zollvereinstaaten vorgelegt und sollten auf der in Stuttgart angeordneten Konferenz berathen werden.

Ehe dieselbe aber begann, übergab der belgische Gesandte General Billmar in Berlin am 24. Mai 1842 eine Note, worin er Entschädigungen für die Fortdauer der Begünstigung Luxemburgs verlangte und mittheilte, daß Belgien binnen Kurzem den preussischen Schiffen die bisherigen Vortheile entziehen werde. Da die Erleichterungen im Verkehr mit Luxemburg in Belgiens eigenem Interesse lagen, glaubte man jedoch in Berlin nicht an die ernstliche Absicht einer Aufhebung derselben.

In eben diesem Momente wurde die Gefahr einer belgisch französischen Verständigung, die im Vorjahr gescheitert war, dringender als je. Die Franzosen beschloffen eine so beträchtliche Erhöhung der Leinenzölle, daß die große Leinenindustrie Belgiens, welche bisher nach Frankreich für etwa 20 Millionen Frank jährlich an Waaren absetzte, geradezu in ihrer Existenz bedroht wurde. Rothomb und seine Kollegen verloren allen Muth und dachten nur noch daran, diesen Schlag abzuwenden. Sie knüpften sofort Verhandlungen in Paris an, um die Nichtanwendung des Zolls auf Belgien durchzusetzen. Arnim war darüber sehr besorgt. Er sah in einer differenziellen Begünstigung Belgiens durch Frankreich den Anfang eines Zollpatronats, dem die Unabhängigkeit des kleinen Staats zum Opfer fallen müsse. Seine Vorstellungen fruchteten Nichts in Brüssel. Frankreich war bereit, für die belgischen Leinen den alten Zoll fortbestehen zu lassen, falls Belgien dafür seine Weine und Seidenwaaren be-

günstigte. Nach kurzem Zögern, wobei eine Erhöhung des ganzen belgischen Tarifs ins Auge gefaßt wurde, fügte sich König Leopold. Am 16. Juli 1842 zeichnete van Praet in Paris einen Vertrag, worin Belgien für Fortbestand des früheren Leinenzolls Frankreichs Wein, Seide und Salz Tarifvorthelle zugestand und seinen Leinenzoll gegen England und Deutschland auf die Höhe des französischen brachte!

Es ist begreiflich, daß diese Abmachung in Berlin sehr unangenehm überraschte. Man hatte vergebens im letzten Augenblicke mit Erhöhung der Leinenzölle des Zollvereins entgegen zu wirken gesucht. Auch die Ermahnungen, welche Lord Aberdeen und der österreichische Botschafter in London an König Leopold richteten, in ein engeres Verhältniß zu dem Zollverein zu treten, hatten Nichts fruchtbar. Arnim erhielt Weisung, in Brüssel lebhaftes Bedauern über den Vertrag auszusprechen, wodurch Belgien eine Art erster Grenzposten Frankreichs werde, und Ausdehnung der belgischen Zollkonzessionen auf den Zollverein zu fordern.

Das hatte der Gesandte schon vorher, ehe noch eine Instruktion verlieh, gethan und zugleich mit Erhöhung des Eisenzolls gedroht. Sein Schritt hatte auch Erfolg; Rothomb versprach, falls der Zollverein den Eisenzoll nicht erhöhe, ihm Mitgenuß der Frankreich zugestandenen Vortheile zu gewähren. Ehe er aber noch eine schriftliche Zusage erteilte, lehnte die Zollkonferenz in Stuttgart die geplante Eisenzollerhöhung ab und Arnim gerieth in Furcht, daß der Minister nun, wenn er davon höre, seine Zusage wieder zurücknehme. Er wandte sich daher schleunigst an van Praet und den König selbst. Seinen Vorstellungen im Verein mit einem Protest, den England gegen den Vertrag richtete, gelang es den König Leopold am 17. August zum Versprechen der Ausdehnung der Zollberabsetzungen auf den Zollverein zu bewegen. Allerdings stellten gleich darauf die Berichte Willmars, der trotz aller dagegen gerichteten Bemühungen für die Zeit der Zollkonferenz nach Stuttgart gereist war und Randschö gehört hatte, die Sache nochmals in Frage, doch erfüllte der König sein Versprechen am 28. August. Bis zum 1. August 1843 wurde der Zollverein ohne Gegenkonzessionen in den Mitgenuß der ermäßigten Zölle für Wein und Seide gesetzt. Die Folge davon war gleich großes Geschrei in den belgischen Kammern wie in der Pariser Presse. Guizot sprach den belgischen Ministern offen seinen Tadel aus. König Leopold und seine Vertrauten zeigten sich dadurch sehr eingeschüchtern.

Preussischer Seits bereitete man die versprochenen Transit erleichterungen vor. Auf der Stuttgarter Konferenz wurde Zustimmung aller Zollvereinsstaaten mit Ausnahme Kurheffens erreicht. Die Versuche, auch letzteres zur Genehmigung der geplanten Herabsetzung der Transitzölle zu bewegen, glückten erst im November 1842. Es war aber die höchste Zeit, daß Belgien ernstliche Anerbietungen gemacht wurden, denn unter den von französischer Seite genährten Angriffen der Presse gerieth das Ministerium in eine sehr bedenkliche Lage und konnte kaum noch den Wünschen nach einer völligen Zolleinigung mit Frankreich widerstehen. Arnim machte wiederholt darauf aufmerksam. Aber trotz dieser Hinweise und trotzdem die im Oktober 1842 zu stande gekommene handelspolitische Ausöhnung Belgiens und Hollands, wodurch ersterem der Weg zum Rhein geöffnet

wurde, das Gewicht der preussischen Transitkonzessionen schmälern mußte, verschleppte man in Berlin die Sache bis ins neue Jahr.

Anfang Januar 1843 genehmigte der König sofortige Herabsetzung des Transitzolls für die Bahn Köln-Antwerpen auf $\frac{1}{2}$ Sgr. pro Centner. Arnim erhielt Befehl, Belgien davon in Kenntniß zu setzen und dafür Aufrechterhaltung der bestehenden Verhältnisse zu verlangen sowie Abschluß eines Zollartells vorzuschlagen. Aber wie er längst befürchtet hatte, das preussische Anerbieten besaß jetzt nicht mehr denselben Werth wie früher für Belgien. Die Minister lehnten eine Zusage der Verlängerung des Arrêts vom 28. August 1842, betreffend die Zollherabsetzungen, ab. Sie waren überzeugt, daß Preußen die Durchfuhr jetzt im eigenen Interesse erleichtern müsse, wußten, daß der Zollverein die Erhöhung der Eisenzölle abgelehnt habe, und fürchteten, eine Verlängerung des Arrêts nicht durchsetzen zu können. Trotz dieser Abfage wurde die Transiterleichterung von Preußen in Kraft gesetzt und Belgien zur Eröffnung der Verhandlung über einen Vertrag aufgesordert.

Das Ministerium suchte Ausflüchte zu machen, aber Arnim sagte den Herren auf den Kopf, daß der Vertrag hauptsächlich ein politisches Interesse haben solle, da Preußen einen Zollverein Belgiens mit Frankreich nie dulden werde. — Ehe es noch zu Besprechungen kam, stürzte das belgische Ministerium und General Goblet bildete ein neues Cabinet. Mit ihm hielt Arnim am 19. Mai 1843 die erste Konferenz ab. Belgien forderte Herabsetzung des deutschen Einfuhrzolles für Eisen und Ausfuhrzolles für Wolle. In Berlin lehnte man Ersteres bestimmt ab. Es könne ohne bedeutende Anerbietungen Belgiens nicht einmal von Beibehaltung des bestehenden Eisenzolls die Rede sein.

Dieses feste Auftreten wirkte so weit, daß Goblet Verlängerung des Arrêts bis zum 1. November vornahm und sich aufs Handeln legte. König Leopold schlug Einführung von Differenzialzöllen in Eisen zu Gunsten Belgiens vor. Aber die preussischen Minister wollten davon nichts wissen. Nach langem Zögern boten sie schließlich für weitere Aufrechterhaltung des Arrêts Beseitigung des von belgischen Schiffen erhobenen Zuschlagszolles, und drohten im Uebrigen mit Repressalien. Arnims Befürchtungen vor weiterer französisch-belgischer Annäherung erachtete Minister von Bülow für übertrieben. Doch fand eine Befragung der Zollvereinsmitglieder über die Zulässigkeit einer Eisenzollermäßigung statt. Die meisten derselben waren dagegen. Die Verhandlung kam daher nicht vom Flecke, denn die Belgier blieben bei ihrer Forderung.

Das Arrêt erfuhr im November eine nochmalige Verlängerung bis Ende März 1844. Bei der Haltung des Zollvereins faßte man in Berlin nunmehr eine Erhöhung der Eisenzölle ins Auge, um auf diese Weise durch Zulassung einer Ausnahme für Belgien ein Verhandlungsmittel zu gewinnen. Aber auch das war bei der Zollkonferenz nicht durchzusetzen, besonders wegen des Widerspruchs Bayerns, welches die Schienen für seine Eisenbahnen im Auslande bestellt hatte und dieselben nicht vertheuert sehen wollte. Allerdings scheint preussischer Seits auch kein ernstlicher Schritt geschehen zu sein Bayern unzustimmen. Man versprach sich eben in Berlin nicht allzu viel von einem Abkommen mit Belgien, da sein

Tarif ohnedies in den meisten Punkten niedriger als der des Zollvereins war, und man die französischen Sympathien daselbst doch nicht mit Erfolg bekämpfen zu können glaubte.

General von Rochow, der im Februar 1844 ein Gutachten über den Vertrag abgab, erklärte ein solches geradezu für materiell werthlos und politisch bedenklich. Er fürchtete nämlich, daß eine nähere Verbindung mit Belgien die radikalen Tendenzen in der Rheinprovinz befördern und in letzterer den Wunsch erwecken werde, mit Belgien zusammen ein eignes Reich zu bilden. Das Fraternalisiren der Kölner und Brüsseler gelegentlich der Eröffnung der Eisenbahn zeige schon diese Tendenz. Der Unterstüßung Frankreichs wären solche Bestrebungen ohnehin sicher. Da Belgien keine Kolonien habe, würden von einem Handelsvertrage höchstens die Städte Aachen und Köln Vortheil ziehen. Nicht einmal ein nennenswerther Druck auf Holland könnte dadurch ausgeübt werden; dazu bedürfe es ernsterer Mittel. Bei der augenblicklichen Lage sei eine nähere Verbindung mit Holland für den Zollverein viel nothwendiger, da sie denselben nicht allein den kolonialen Markt öffnen, sondern auch die Hansestädte zum Anschluß an den Verein zwingen würde!

Minister von Bülow theilte diese Ansicht im Wesentlichen, und es war daher kein Wunder, wenn Arnim unterm 27. Februar 1844 die Anweisung erhielt, die belgischen Anträge betreffs des Eisenzolls rund abzulehnen. Man würde ja gern aus politischen Gesichtspunkten einen Vertrag abschließen, wenn man sich auch nicht schmeichle wesentlichen Einfluß auf die belgische Politik zu gewinnen, da ja eben der deutsche Markt für Belgien weniger wichtig als der französische sei. Aber der Zollverein wolle Belgien keine ausnahmsweise Begünstigung zugestehen, und dieses könne uns auch keine wesentlichen Vortheile bieten. Sollte es seinerseits den Zollverein ungünstiger als Frankreich behandeln, so müsse man freilich Gegenmaßregeln ergreifen.

König Leopold war damit sehr unzufrieden und gab sich offen den Anschein, die Zolleinigungsverhandlungen mit Frankreich wieder aufzunehmen und Englands Zustimmung dazu gewinnen. An letztere war aber nach Lord Aberdeens Aeußerungen gegen Bunsen nicht zu denken. Er versuchte daher nun wenigstens die Zusicherung der Nichterhöhung des preussischen Eisenzolls während der Dauer eines zu schließenden Vertrags zu erreichen. Die Erneuerung der die Zollbegünstigungen betreffenden Verordnung verweigerte er bei der ablehnenden Haltung Preußens bestimmt. Man sah nun in Berlin ein, daß es so nicht weiter gehe. Geheimrath Michaelis wurde im März nach Süddeutschland geschickt, um durch persönliche Vorstellungen die dortigen Höfe einer Erhöhung der Eisenzölle geneigt zu machen. Ende März erreichte er wirklich dieses Ziel.

Der Zollverein war somit endlich im Besitz einer Waffe und Bülow beschloß dieselbe, da Belgien wirklich die Zollermäßigung in Wein und Seide dem Zollverein gegenüber aufgehoben hatte, sogleich in Anwendung zu bringen. Kampf veröffentlichte in der Augsburger Allgemeinen einen sachlichen, aber ernsten Artikel gegen Belgien, in dem er die Nothwendigkeit von Zollmaßnahmen darlegte. Baron Arnim stimmte der Einführung der Repressalien von Herzen zu, um so mehr als Belgien nun einen vollständigen

Differenzialtarif gegen Preußen in Berathung zog. Am 21. Juni 1844 genehmigte der König Erhöhung des Eisenzolls und Benachtheiligung des belgischen Eisens vom 1. September ab um 50 %. Am 18. Juli wurde Belgien davon in Kenntniß gesetzt. Es antwortete zwar sogleich mit Erhebung des Zuschlagzolls von preussischen Schiffen und Aufhebung der Schmelzollerstattung, aber Arnim war fest überzeugt, daß es nachgeben müsse. Und er hatte Recht.

Schon am 29. Juli bat Minister Goblet um Wiederaufnahme der Verhandlung. Trotzdem Arnim sie ablehnte, wiederholte er gleich darauf seinen Antrag schriftlich. Gleichzeitig schlug Minister Dechamps vor, auf Grund eines Vertragsentwurfs, den Friedrich List, welcher gerade in Brüssel war, Rothomb vorgelegt hatte, zu verhandeln. Arnim ließ sich aber auf Nichts ein¹⁾, und auch, als König Leopold einen besonderen Unterhändler, Grafen d'Hane, nach Berlin schickte, um auf König Friedrich Wilhelm persönlich einzuwirken, rieth er dringend festzubleiben. — Der Streit nahm nunmehr einen sehr gereizten Charakter an. Rothomb leugnete öffentlich, daß er 1842 Arnim vertraulich eine Ausdehnung der Frankreich gemachten Zugeständnisse auf den Zollverein bedingungslos versprochen habe und zwang so den preussischen Gesandten zu einer bestimmten Gegenerklärung. Er eröffnete auch eine heftige Preßfehde gegen Preußen, was Erwiderungen in der Berliner Staatszeitung veranlaßte. Van Praet wurde wieder nach Paris geschickt, um so neue Besorgnisse wegen eines Anschlusses an Frankreich zu erwecken. Gleichzeitig wandte sich Leopold in eigenhändigen Briefen an den König und den Minister von Bülow. Er entschuldigte das Abkommen mit Frankreich von 1842 als durch die Bedürfnisse seines Landes geradezu unabweislich geboten und berief sich besonders auf den Dienst, den er damals Preußen erwiesen habe, als Holland den Beitritt Luxemburgs zum Zollverein nicht anerkennen wollte. Der König habe ihm damals eine Kompensation versprochen, eine solche aber sei nie erfolgt. Kernpunkt des Briefes war eine lebhafteste Beschwerde über den Baron Arnim, seine Heftigkeit und Feindschaft gegen Rothomb, sowie seine Beziehungen zu der Oppositionspartei. — Nicht genug damit steckte sich Rothomb auch hinter Metternich, denunzirte in Wien Arnim als einen gefährlichen Liberalen und bewirkte, daß auch der österreichische Kanzler in Berlin vor der Thätigkeit dieses Diplomaten, welche Belgien in die Arme Frankreichs treiben müsse, warnte.

Man konnte in Berlin die wahre Sachlage zu gut, um Arnim ohne weiteres fallen zu lassen. Doch billigte auch der talentvolle Minister Bülow sein Vorgehen nicht ganz. Er betrachtete ihn als zu einseitig von dem Bestreben erfüllt, Belgien von Frankreich abzugiehen, und hielt sein Benehmen nicht für ganz tadelfrei. — Die Berufung König Leopolds auf seine guten Dienste in der luxemburgische Sache war übrigens falsch. Als der König Friedrich Wilhelm bei der Reise nach London Anfang 1842 Brüssel berührte, war von dem Fortbestande der belgischen Grenzverkehrserleichterungen gegen Luxemburg nicht die Rede. Der Vertrag über An-

¹⁾ Häusser: Lists Schriften I. 327. Die Ansicht Häussers, daß List einen entscheidenden Einfluß auf das Zustandekommen des Vertrags geübt habe, ist also irrig.

schluß an den Zollverein war damals fertig. Allerdings machte Holland seine Bestätigung davon abhängig, daß Preußen Fortbestand des belgischen Gezees garantire. Aber Preußen wies diesen Anspruch bestimmt ab. Erst als König Friedrich Wilhelm in London weilte, gelang es zwei holländischen Abgesandten ihn nachgiebiger zu stimmen. Er sagte für den Fall, daß Belgien dem Ländchen die bisherigen Vergünstigungen entzöge, eine Entschädigung durch Preußen zu. Als Alles schon abgemacht war, erklärte sich König Leopold zum Fortbestand der Grenzverkehrsleichterungen bereit. Es lag das in Belgiens wirthschaftlichen Interesse und war nöthig, um Holland nicht zu reizen. Preussischer Seits dankte man durch Erleichterung der Transitzölle.

Dem entsprechend wurden die Briefe des belgischen Königs höflich erwidert, blieben aber ohne den beabsichtigten Erfolg. Man war nicht geneigt, in irgend einem Punkte nachzugeben. Am 25. August legte Goblet Arnim aufs neue einen Vertragsentwurf vor, der aber noch nicht allen Wünschen Preußens entsprach. Da der Gesandte fest blieb, gab er schließlich in allen Punkten nach, und Arnim unterschrieb am 1. September 1844 das Abkommen, ehe er noch von Berlin eine Autorisation erhalten hatte. Am 3. September erhielt er einen am 30. August abgegangenen Erlaß, worin vorherige Einwendung des Vertragsentwurfs nach Berlin verlangt wurde. Belgien müsse zuvor Alles in den früheren Stand bringen. An eine belgisch-französische Verständigung sei vor der Hand nicht zu denken. Arnim dachte aber über diesen letzteren Punkt anders. Er wußte, daß Guizot Belgien betreffs der Wollwaaren ein ähnliches Abkommen, wie das 1842er wegen der Leinen vorgeschlagen hatte, und daß man in Belgien wenn auch nicht hinsichtlich der Wolle so doch in Bezug auf die Baumwolle zu einem solchen Schritt geneigt war. Er fürchtete daher, daß, falls er noch zögerte, van Praet nach Paris zurückkehre und abschließe.

Es ist von hochgestellten Persönlichkeiten erzählt worden, daß Baron Arnim bei seiner Handlungsweise sich von den Rathschlägen einer Somnambule habe leiten lassen¹⁾. Dieselbe muß dann jedenfalls einen ungewöhnlichen politischen Blick besessen haben. Ein gewisser phantastischer Anstrich haftet ja vielen Aeußerungen Heinrichs von Arnim an, aber es dürfte ihm schwerlich ein sehr großes Talent abgesprochen werden können.²⁾ Auch in Berlin, wo man mit ihm sehr oft nicht ganz einverstanden war, erkannte man die politische Bedeutung des ohne vorherige Genehmigung geschlossenen Vertrages an³⁾. Eine Konferenz der theilhaftigen Minister und Rätthe sprach sich am 9. September durchaus in diesem Sinne aus, und ein Erlaß vom 12. September an den Gesandten floß über von Anerkennung der „Energie, Hingebung und staatsmännischen Einsicht, womit Hr. Ex. dies schwere Werk allein ohne alle Unterstützung anderer

¹⁾ Siehe Berthes in Preuß. Jahrbücher 1880. S. 542.

²⁾ Arnim wurde 1848/49 auswärtiger Minister, 1851 wurde er Gesandter in Wien, 1857 trat er in den Ruhestand.

³⁾ Vergl. damit Webers ungerechtes Urtheil, S. 213. Sehr lebhaft für den Abschluß hat David Hansemann gewirkt. Er hat aus eigener Initiative mehrere Vorschläge für den Vertrag verfaßt und wiederholt die theilhaftigen Staatsmänner beschworen, die Sache bald zum Ende zu führen.

Geschäftsmänner und zu einer Zeit zu Stande gebracht haben, in der Sie selbst der Hülfe eines Secretairs der Legation entbehrten.“

„Ein aufrichtiges Einverständnis mit Belgien, ein Ablenken dieses Staats von seiner überwiegenden Neigung und von seinem Anschlusse an Frankreich ist stets das Streben der Politik des Königs unseres Herrn gewesen. Das deutsche Element in Belgien muß erstarkt werden, Belgien muß wissen, daß Preußen und Deutschland von allen seinen Nachbarn sein bester und am wenigsten eigennütziger Freund ist. Die großen Vortheile, welche beiden Völkern gegenseitig aus ihrer geographischen Lage und den Erzeugnissen ihres Bodens und ihrer Industrie erwachsen können, müssen zum Bewußtsein, zur Geltung und Anwendung kommen, und dies wird, wie ich mit Zuversicht hoffe, zum wesentlichsten Theile durch den von Ev. Ex. abgeschlossenen Vertrag erreicht werden. Ich erkenne an, daß Sie mit richtiger Einsicht den Moment benützt haben, in welchem Frankreich Belgien zurückgewiesen hatte, theils befangen von alten merkantilitischen Grundätzen, theils ganz hingenommen von seinen großen politischen Fäden mit dem Auslande, namentlich mit England, und ich theile ganz die Ueberzeugung, welche Sie wiederholt in Ihren jüngsten Berichten ausgesprochen haben, daß die Umstände des Augenblicks benützt werden mußten, um das Ziel zu erreichen.“

Nur hinsichtlich der Form wurden einzelne Bemerkungen gemacht.

Der Vertrag¹⁾ stellte hinsichtlich Belgiens den gesammten früheren Zustand wieder her. An neuen Zollherabsetzungen gewährte es nur Erleichterung für die Nürnberger Spielwaaren, Modefachen, Mineralwasser und die Lohrindeausfuhr. Preußen dagegen verstand sich zu einer Zollherabsetzung für Käse, Begünstigung des belgischen Eisens durch Ermäßigung der vorgenommenen Zollerhöhung um 50% und überdies erleichterte es die Hammeleinfuhr und die Wollausfuhr. Nicht unwichtig war die Zustimmung Belgiens zur Belastung seiner bei indirekter Fahrt Preußen besuchenden Schiffe mit einem Zuschlagszoll sowie die Zusage eines Zollkartells. Der wesentlichste Punkt des ganzen Abkommens wurde damals in der Befreiung der Durchfuhr von Belgien nach Deutschland und der Errichtung von Zollvereinsentrepots in Antwerpen erblickt. Deutschland erhielt damit einen Nordseehafen und konnte hoffen, auf Holland und die Nordseestaaten einen wirksamen Druck auszuüben.

Wenn sich diese Erwartungen nicht ganz erfüllt haben, lag die Schuld nicht an dem Vertrage sondern an andern Umständen. Daß auch andere Länder Arnims Auffassung theilten, dafür spricht die Entrüstung, welche Guizot über den Vertrag äußerte. Der französische Schriftsteller Leon Faucher, der gerade in Brüssel war, erklärte geradezu, das Abkommen zerstöre den Plan Frankreichs, seine Nachbarländer wie Schweiz, Belgien und dergleichen sich kommerziell anzuschließen. Was Arnim selbst von seinem Werke erwartete, hat er in einer im Dezember 1845 erschienenen anonymen Schrift: „Ein handelspolitisches Testament“ ausführlich darge-
than. Der Zollverein war unvollständig, so lange er nicht das Meer erreichte und seine Schiffe nicht auf den deutschen Strömen nach den Häfen

¹⁾ Vgl. bei Klapph, S. 198 ff.

gelangen konnten, von wo der Export nach den Welt handelsplätzen offen stand. So lange die deutschen Nordseestaaten vom Verein fern blieben, war Ersatz nöthig, und Arnim glaubte ihn nun in Antwerpen und Ostende gefunden zu haben. Er war überzeugt, daß dieser Schritt die Hansestädte zum Nachgeben bringen werde. Er hegte dieselbe Hoffnung hinsichtlich Hollands und erwartete, daß nunmehr der Zollverein überseeischen Ländern gegenüber endlich eine angesehenere Stellung erhalten und sie zu vollen Gegenseitigkeitsverträgen werde bewegen können. Erst durch den Vertrag glaubte er die Möglichkeit zu einem Differenzialzollsystem gegeben, wodurch Deutschland nach seiner und vieler Männer Ansicht allein dazu gelangen konnte, den ihm gebührenden Platz in der Welt einzunehmen. —

Nach dem Abschlusse ergaben sich noch mancherlei Schwierigkeiten hinsichtlich einzelner Bestimmungen, und der optische Telegraph spielte noch mehrmals zwischen Brüssel und Berlin. Mit Rücksicht auf die politische Bedeutung der Abmachung sahen aber die preussischen Minister über einzelne ihnen bedenklich scheinende Punkte hinweg und beantragten am 4. Oktober die Genehmigung beim König. Am 20. Oktober fand, da auch die Vereinststaaten einverstanden waren, der Austausch der Ratifikationen in Brüssel statt.

In allen nicht französischen Kreisen Belgiens erregte das Abkommen große Befriedigung. Die französischden Belgier gaben ihrer Mißstimmung dadurch Ausdruck, daß sie behaupteten, das belgische Ministerium habe von vornherein verabredetes Spiel mit Preußen getrieben, und letzteres sei nur deswegen so entschieden aufgetreten, um Rothomb eine Entschuldigung gegenüber Frankreich zu gewähren. Obwohl die Erfindung auf der Hand lag, fand dieselbe auch bei manchen Deutschen, wie bei dem verbissenen Bittersdorff Eingang, wurde aber preussischer Seits sehr energisch widerlegt. List feierte den Vertrag als einen ersten Sieg der Zollvereins handelspolitik und spendete dem Vorgehen Preußens in diesem Falle uneingeschränkten Beifall. Dieses Lob ärgerte aber den Geheimen Oberfinanzrath Biersack in Frankfurt, einen alten Gegner Lists, dermaßen, daß er aus Haß gegen ihn in der Oberpostamtszeitung den Vertrag schlecht machte, wofür ihm der preussische Bundestagsgesandte Graf Dönhoff den Kopf wusch.

In der belgischen Kammer hatte Rothomb mit der Opposition noch einen harten Strauß wegen der Loslösung von Frankreich anzufechten. Indessen wurde der Vertrag schließlich mit 77 Stimmen gegen 7 genehmigt. Preußen gestand auf Bitten König Leopolds nachträglich noch Ausdehnung der Zollerleichterung auch auf das im Wasserweg über Holland eingehende belgische Eisen zu.

Mit Eifer ging Arnim nun daran, das Abkommen in der von ihm beabsichtigten Weise weiter zu entwickeln. Es kam ihm zunächst darauf an, mit Hilfe desselben günstige Verträge mit den amerikanischen Staaten zu schließen. Eine erste Gelegenheit schien ihm die Mission des außerordentlichen Gesandten Brasiliens, des Marquis d'Abantès, der gerade in Brüssel war, zu bieten. Während bisher bei derartigen Abmachungen stets auch der Hansestädte gedacht werden mußte, wollte er, daß nun ohne Rücksicht auf sie im Verein mit Belgien vorgegangen werde. Auch König Leopold wünschte lebhaft derartige gemeinsame Abmachungen, mit deren

Hülfe er sich insbesondere Erleichterung der Herstellung einer Dampferlinie von Antwerpen nach Amerika versprach. In Berlin aber zögerte man. Man wollte erst den Besuch des brasilianischen Diplomaten abwarten. Ueberdies herrschten hinsichtlich der Einführung eines Systems von Unterscheidungszöllen, welches die Grundlage eines gemeinsamen Vorgehens mit Belgien sein mußte, wie gezeigt, so viele Meinungsverschiedenheiten in den maßgebenden preussischen Kreisen, daß sich beim Mangel einer überlegenen leitenden Persönlichkeit ein Entschluß in dieser Hinsicht schwer herbeiführen ließ.

Arnims Feuersreifer wurde von den wenigsten auch nur verstanden. Er predigte tauben Ohren, wenn er wiederholt in seinen Berichten darauf zurückkam, daß Belgien der Punkt sei, wo der Hebel anzusetzen sei, um die Nordseestaaten zum Anschluß an den Zollverein zu nöthigen. Auch sein „Handelspolitisches Testament“, welches in ausführlicher Weise seine Gedanken über den Ausbau der deutsch-belgischen Beziehungen darlegte, übte trotz alles Aufsehens im Publikum auf die Beamtenkreise nicht die beabsichtigte Wirkung. Die Bürokratie vergaß binnen kurzem die weitergehenden, auf den Vertrag gegründeten Hoffnungen und that Nichts zur weiteren Heranziehung Belgiens an den Zollverein. So kam es, daß Frankreich wieder Hoffnung schöpfte und im Dezember 1845 mit Belgien einen neuen Vertrag schloß. Bald tauchten auch dort wie hier wieder die Pläne eines belgisch-französischen Zollvereins auf, und Guizot behandelte die Möglichkeit eines solchen offen in der Pairskammer.

Hauptgrund dieser Erscheinung war das Vorgehen des Zollvereins in der Garnzollfrage. 1845 wurde die Erhöhung der Zölle für baumwollene und leinene Garne in Preußen ins Auge gefaßt und Enqueten darüber abgehalten. Belgien, höchlichst dadurch beunruhigt, obwohl sein Garnimport in den Verein nicht sehr groß war, beantragte sogleich, daß die geplante Tarifänderung nicht auf belgische Produkte ausgedehnt werde. In mehreren Notizen wiederholte General Willmar seinen Wunsch unter Berufung auf die wirtschaftliche Annäherung beider Länder, die Billigkeit u. s. w. Aber der Finanzminister erklärte sich gegen jede Begünstigung Belgiens. In der dortigen Industriebevölkerung, welche eben unter der Kartoffelkrankheit schwer litt, machte dieses Verhalten des Zollvereins böses Blut. Gerade in jenem Momente nahte der Ablauf der französisch-belgischen Konvention wegen der Leinenzölle. Um nicht auch noch den Absatz nach Frankreich erschwert zu sehen, machte König Leopold die größten Anstrengungen wegen Erneuerung des früheren Abkommens. Nur unter erheblichen Opfern erreichte er im Dezember 1845 sein Ziel.

Es war zweifellos ein schwerer Fehler deutscher Seits, daß man Nichts that, um dieses neue Abkommen Belgiens mit Frankreich zu vereiteln. Und die Folgen blieben nicht aus. Im Juli 1846 überreichte der belgische Gesandte eine Note, worin er gegen Bindung des deutschen Garnzolls und Transiterleichterung die Bindung einiger belgischer Zölle und Erweiterung der Durchfuhrfreiheit bot. Auf Flottwells Gutachten hin wurde der Antrag rund abgelehnt, und nur Beschränkung der Leinengarnzollerhöhung auf 1 Thlr. gegen erhebliche Zugeständnisse Belgiens geboten. Baron Eyndow, der Nachfolger des abberufenen Arnim in Brüssel, hatte die belgischen Anträge unterstützt. Auch ihm schienen eine Vereinbarung dringend nöthig.

Aber er erhielt von Berlin den Bescheid, daß der Zollverein im Interesse seiner nothleidenden Leinenindustrie genöthigt sei, den Tarif zu erhöhen. Von Feindseligkeit gegen Belgien sei dabei keine Rede. Rothomb, der Vertreter Belgiens in Preußen, verlangte unter solchen Umständen wenigstens, daß der Zoll für Leinengarn nicht mehr als 2 Thlr. und für Zwirn 3 Thlr. betrage. Aber der Finanzminister war dagegen. Nach mehrfachen Verhandlungen bot man endlich nur Bindung des Leinenzwirnzolls auf 3 Thlr. sowie Transit erleichterung und verlangte dafür Mitgenuß einer von Belgien an Frankreich zugestandenen Wollzollermäßigung. Darauf wollte man in Brüssel nicht eingehen, da das Ministerium bei Annahme dieser Vorschläge sich nicht halten zu können fürchtete. Vergebens empfahl Eybow dringend ein größeres Entgegenkommen in Berlin und verwies auf die schwierige Lage Belgiens. Der Finanzminister von Duesberg beurtheilte die Dinge rein vom engen Gesichtskreis seines Ressorts aus und beschuldigte Belgien, durch seine Verträge mit Frankreich und Holland das Interesse des Zollvereins verletzt zu haben.

Statt der erhofften Annäherung beider Staaten entstand daher eine täglich wachsende Entfremdung. Im Februar 1847 wurde Eybow sogar beauftragt unter Androhung von Repressalien Ausdehnung der belgischer Seits an Frankreich und Holland gewährten Vortheile auf Preußen und Rücknahme einiger Zollerhöhungen zu fordern. Eybow erachtete den Moment dazu um so weniger für geeignet, als Belgien am Vorabend der Wahlen stand, und er zugleich den belgisch-holländischen Vertrag als positiv wichtig ansah, weil er ein Gegengewicht gegen Frankreich abgab. Er rieth dazu, für Mitgenuß der belgischen Konzessionen an seine beiden andern Nachbarn eine Entschädigung zu bewilligen oder die ganze Tarifliste einstweilen unberührt zu lassen und nur über den Transit weitere Vereinbarungen zu verabreden. Doch Duesberg hegte die Auffassung, daß die belgischer Seits Preußen zugefügten Nachtheile so groß seien, daß man ihre Abstellung mittels Repressalien durchsetzen müsse. Es empfahl sich noch mehr solche gegen Holland zu richten, welches dem Zollverein die an Belgien gemachten Zugeständnisse vorenthalte, und zwar empfahl sich ein Zuschlagszoll von 20% auf holländischen Rohzucker und Kaffee. — Könne und der auswärtige Minister Freiherr von Caniz waren indessen hiergegen. Sie wollten einstweilen auf handelspolitischem Gebiete freie Hand behalten wegen des geplanten Uebergangs zum Unterscheidungszollsystem, worüber der vereinigte Landtag eben sein Votum abgeben sollte.

Um für Ausführung dieser Pläne mehr Zeit zu gewinnen, beantragte man in Brüssel Verlängerung des Kündigungssterms vom 1. Januar 1848 auf ein Jahr. Belgischer Seits wurde das bestimmt abgelehnt, wie man denn überhaupt in Brüssel auch immer weniger Entgegenkommen bewies. Als 1848 die Frankfurter Centralgewalt an die Herstellung der Handelseinigung ganz Deutschlands heranging, wahrten die Belgier sofort ihre vertragsmäßigen Ansprüche und zeigten sich keineswegs geneigt auf irgend eines ihrer Rechte zu verzichten.

8. Kapitel.

In Portugal standen einer Hebung der Beziehungen ebenso wie in Brasilien die Privilegien Englands fortbauend entgegen. Preussischerseits ging fast nur Getreide nach Lissabon und selbst dieses hatte oft genug mit Schwierigkeiten zu kämpfen. An eine Ermäßigung der portugiesischen Zölle für preussische Industrieartikel war nur zu denken, wenn man sich in Berlin entschloß, die Einfuhr von Salz und Wein aus Portugal zu erleichtern. 1823 und 1825 war durch den preussischen Gesandten diese Idee angeregt worden, war aber stets am Widerspruch des preussischen Finanzministers gescheitert. In Folge der politischen Ereignisse wurden später die diplomatischen Beziehungen überhaupt abgebrochen.

Der englisch-portugiesische Vertrag lief 1836 ab. Portugal benutzte diesen Moment, um seinen Tarif zu erhöhen und seine Flagge zu begünstigen. England und die Vereinigten Staaten ergriffen dagegen Repressalien und nöthigten es zur Wiederaufhebung der Schiffsahrtsakte.

Im Frühjahr 1842 entschloß sich Preußen, den Gesandtenposten in Lissabon wieder zu besetzen. Der dazu ausersehene Graf Raczynski erhielt den Auftrag, einen Handels- und Schiffsahrtsvertrag zu verhandeln. Er war kaum abgereist, als Portugal sich sehr energisch über die seit 1838 stattfindende Erhebung des Flaggengeldzuschlags von seinen Schiffen in preussischen Häfen beschwerte. Die preussische Regierung machte jede Aenderung darin vom vorherigen Abschluß des Vertrags abhängig; aber Raczynski konnte Nichts erreichen, da die Portugiesen erst mit England ins Reine kommen wollten. Da die Vorstellungen des portugiesischen Gesandten immer dringender wurden, entschloß man sich im Sommer 1843, den direkt aus der Heimath kommenden portugiesischen Schiffen das Flaggengeld zu erlassen. Zugleich knüpfte man auf Rath Raczynskis Verhandlungen mit dem Gesandten in Berlin, Randuffe, an. Dieser stellte einen Entwurf auf, der wenig Beifall fand. Es war nämlich darin immer nur von Portugal, nicht aber von seinen Kolonien die Rede und überdies wurde keine volle Gegenseitigkeit für die Schiffsahrt in Aussicht gestellt. Doch führten mündliche Verhandlungen, in deren Verlauf auch die Stettiner Kaufmannschaft befragt wurde, zu einem erwünschten Resultat. Beide Staaten sicherten sich in dem am 20. Februar 1844 unterzeichneten Abkommen volle Gegenseitigkeit zu ¹⁾.

Bei der geringen Entwicklung der portugiesischen Industrie und der sehr geringen Zahl portugiesischer Schiffe, welche Preußen besuchten, lag der Vortheil hauptsächlich auf Seiten des Zollvereins. Daß eine Ausdehnung auf die Kolonien nicht erreicht worden war, hielt Flottwell für keinen besonderen Verlust, da bei der Verwahrlosung jener Besitzungen und der Lage der portugiesischen Gesetzgebung dort doch nicht viel zu holen sei. Randuffe bot später Zulassung preussischen Handels in den Kolonien für

¹⁾ Kampff. S. 170 ff.

eine Zollbegünstigung des portugiesischen Weins und Oels. Das Handelsamt erwartete aber einen Nutzen nur bei völliger Oeffnung der Kolonien. Randuffes Vorschlag wurde daher abgelehnt. Der Vertrag, welcher am 1. Januar 1848 ablaufen sollte, wurde schließlich erst bis Mitte 1848, dann bis Mitte 1849 und dann weiter verlängert.

Die Beziehungen mit Spanien wurden noch mehr als die mit Portugal durch die politischen Ereignisse beeinflusst. Das Uebergewicht Englands, die Benrthigung der Schiffahrt durch die Barbarenken ließen den direkten Handel Preußens mit dem Lande lange Jahre hindurch nicht recht aufkommen. Alle Versuche, bei dem spanischen Ministerium Tarifvortheile für schlesische Leinwand und dergl. zu erlangen, scheiterten.

Als Liebermann, der nachmalige Vertreter Preußens in Petersburg, 1825 zum Gesandten in Madrid ernannt wurde, erhielt er trotz dessen Auftrag, noch einmal einen Versuch zu machen. Er sollte vor allem volle Gegenseitigkeit in der Behandlung von Schiffen und Waaren vorschlagen und außerdem sich bemühen, eine Herabsetzung verschiedener Zölle sowie eine Aenderung des Werthschätzungsmaßstabes durchzusetzen. Wie sich vorsehen ließ, wurde aber gar Nichts erreicht. Eine neue Zollplackerei jagte vielmehr die andere, und unzählbar waren die Klagen, welche die nach Spanien exportirenden Kaufleute erhoben.

Im Mai 1834 machte Jordanbeck, der Generalkonsul in Helsingör, darauf aufmerksam, daß die Schiffahrt Spaniens nach den russischen Ostseehäfen in Ausnahme begriffen sei. Auch 8 preussische Schiffe hätten 1833 den Sund bei der Fahrt nach der pyrenäischen Halbinsel passiert. Geheimrath Michaeß hielt indessen eine neue Bemühung in Madrid wegen eines Vertrags für aussichtslos, da selbst England Nichts erreichen könne. Einige Monate später fragte die dänische Regierung in Berlin an, ob Preußen sie nicht in Madrid bei Vorstellungen gegen die spanischen Flaggenzölle unterstützen wolle. Bei der Finanzausnoth Spaniens hielt man auch damals eine Vorstellung für fruchtlos. Spanien fuhr in seinen Zollvorschriften fort. Der Karlistenstreit führte bald zu einem neuen Abbruch aller diplomatischen Beziehungen und der deutsche Export wurde immer schwieriger.

Auf die Klagen der Kaufleute und Industriellen hin, deren sich die Presse eifrig annahm, wünschte Alvensleben Anfang 1842 eine Einwirkung auf die spanische Regierung. Ende des Jahres verlangte auch Bodelschwingh dringend Wiederaufnahme des diplomatischen Verkehrs, um wenigstens gleiche Behandlung der deutschen Leinen mit den belgischen in Spanien zu erreichen. Belgien hatte nämlich die Gelegenheit benutzt, um mit Spanien einen vortheilhaften Vertrag zu schließen. Bodelschwinghs Antrag wurde lebhaft von Gesuchen der westfälischen und schlesischen Leinenfabrikanten unterstützt. Das Auswärtige Ministerium erklärte darauf allerdings, daß der Zeitpunkt für Verständigung mit der spanischen Regierung noch nicht gekommen sei, aber es sprach die Hoffnung aus, daß die Lage sich bald bessere und rieth inzwischen, Aufstellungen über gegenseitig zu gewährende Konzessionen zu machen.

Bodelschwingh war in dieser Hinsicht anfangs sehr optimistisch. Er meinte, bei der großen Verschiedenheit der Hauptprodukte beider Länder werde sich leicht eine Verständigung erreichen lassen. Als er aber die

Sachlage näher prüfte, ergab sich dasselbe Resultat wie immer in solchen Fällen. Man wünschte von Spanien Erleichterung der Zölle für Leinwand, Wolle, Eisen, Baumwolle, Holz, Getreide; dafür zu bieten aber fand sich nichts als Aufhebung des Flaggenzuschlagszolls. Wie Bodelschwingh im April 1843 darlegte, schienen ihm hauptsächlich aus finanziellen Gründen Zugeständnisse hinsichtlich des Weins, Oels, Salzes, Bleis, Tabaks und der Südfrüchte unzulässig. Ein wahres Bild der bestehenden Handelsbeziehungen, welches vielleicht einen Ausgleich erleichtert hätte, war nicht zu erreichen, da Aus- und Einfuhr des Zollvereins meist über fremde Häfen gingen.

Jrgend ein Schritt in Madrid geschah aber überhaupt nicht, da die politischen Bedenken fortdauerten. Der einzige Vertreter deutscher Interessen blieb Jahre hindurch ein Journalist, der Korrespondent der Allgemeinen Preussischen Zeitung, Lembke, welcher den Handelsfachen ein aufmerksames Auge gönnte, aber natürlich nicht weiter einwirken konnte. Anfang 1845 besserten sich die Aussichten und die Ernennung eines Gesandten für Madrid wurde aufs neue ins Auge gefaßt. Vorher zog man, gedrängt von der öffentlichen Meinung, die Handelsfragen in nähere Betrachtung. Könige wurde aufgefordert, sich darüber zu äußern. Aus Spanien kamen Nachrichten, daß die Stimmung der Bevölkerung in Spanien, abgesehen von dem gewerberreichen Katalonien, durchaus für Ermäßigungen des Tarifs sei. Unter dem bisherigen System hatte nur der Schmuggel Vortheil und die Staatskassen wurden immer leerer. Andererseits aber war der Haß gegen England dort allgemein, da es keine Mähe schente, Spanien dazu zu bringen, seine Waaren wieder ebenso wie im Laufe des 18. Jahrhunderts zu begünstigen. Es hatte zu dem Zweck auch einen Differenzialzoll auf den spanisch-westindischen Zucker gelegt. Aus Rache war der spanische Finanzminister entschlossen, in Nichts nachzugeben.

Könige hegte die Ueberzeugung, daß vor Annahme eines Unterscheidungsollsystems in Deutschland auf nennenswerthe Zugeständnisse von spanischer Seite nicht zu rechnen sei. Außerdem erachtete er wie das Publicum Wiederherstellung der diplomatischen Vertretung als erste Vorbedingung eines Erfolgs. Das Jahr 1845 verstrich indessen, ohne daß es dazu kam. In Beginn des folgenden Jahres war Lembke in Berlin. Man gab ihm Materialien über die Handelsfragen und wies ihn an, bei passender Gelegenheit in Madrid einzuwirken. Zur Ernennung eines Gesandten entschloß man sich aber auch in der Folge nicht. Vergebens wiesen Reisende auf den natürlichen Reichthum Spaniens, vergebens verlangten die Industriellen und das Handelsamt wiederholt Abschluß eines Vertrags. Der damalige Leiter der Auswärtigen Angelegenheiten, Freiherr von Canitz, war in seinen legitimistischen Ideen unerlöschlich. Auch eine Petition des Freiherrn von Rothkirch-Trach im Vereinigten Landtage Juni 1847, worin Verständigung mit Spanien im Interesse der nothleidenden Leinenindustrie verlangt wurde, machte auf ihn keinen Eindruck. Selbst zur Ernennung eines bloßen Handelsagenten, wie ihn andere Länder zum Schutz ihrer Interessen in Spanien besaßen, wurde nicht geschritten.

Im Sommer 1847 öffnete sich eine bessere Aussicht insofern, als der frühere spanische Gesandte in Dresden, Ritter von Campazano, bei einem

Besuch in dieser Stadt dem preussischen Vertreter mittheilte, er sei von seiner Regierung beauftragt, Verhandlungen über eine Regelung der Handelsverhältnisse anzuknüpfen. Spanien wolle einen Agenten nach Berlin senden und hoffe auf Berücksichtigung seiner Interessen. Das Auswärtige Ministerium erklärte sich bereit, einen solchen Unterhändler zu empfangen. Aus irgend welchen Gründen erfolgte die Sendung von Madrid aus aber nicht. Auf Anregung des alten Generalkonsuls Therenin war man gegen Ende 1847 auch nicht abgeneigt, preussischerseits einen Handelsagenten nach Spanien zu senden. Damals aber bezeichnete der Finanzminister eine solche Sendung als nutzlos. Er wies auch darauf hin, daß es dem Zollverein überhaupt an der Möglichkeit zu nennenswerthen Zugeständnissen an Spanien fehle und daher doch Nichts zu erhoffen sei. — Erst 1848 unter dem Einfluß der revolutionären Ereignisse wurde der allseitigen Forderung entsprochen und Graf Raczyński zum Gesandten in Madrid ernannt.

Die Handelsbeziehungen Preußens mit dem Königreiche Sardinien waren bis zu Anfang der 30er Jahre wenig entwickelt. Die Einfuhr fremder Waaren war dort durch hohe Zölle erschwert und von Exportartikeln waren für Deutschland nur Strohflechte und rohe gesponnene Seide von einiger Wichtigkeit. Die preussische Schifffahrt war durch Differenzialzölle gehemmt. Da schloß 1839 Piemont mit den Vereinigten Staaten einen Meistbegünstigungsvertrag, und der Minister Graf Solar bot dem Vertreter Preußens Abschluß eines ähnlichen Abkommens an. Man war in Berlin nicht abgeneigt, darauf einzugehen, lehnte jedoch von vornherein jedes Zugeständniß in Bezug auf den Zolltarif ab, da derselbe für die Hauptprodukte Italiens, Seide, Del und Südfrüchte, ohnehin sehr niedrig ist. Graf Solar war damit zufrieden und stellte den Entwurf zu einem Schifffahrtsvertrage auf. Um Frankreich gegenüber freie Hand zu behalten, wollte er aber die Meistbegünstigung der Ladungen nicht ausdrücklich gestehen. Alvensleben hielt ein solches Abkommen für werthlos, da Preußen differenzielle Schiffsabgaben jowieso nicht besaß. Die Verhandlung wurde daher im Herbst 1840 abgebrochen.

Ebenso ergebnislos blieb eine Anregung Sardinien's in München vom Januar 1839, wonach der Zollverein die Schweiz zum Ban einer direkten Straße von Süddeutschland nach Genua über Tessin, Graubünden und St. Gallen bewegen sollte. Der preussische Gesandte in München Graf Dönhoff meinte, daß Sardinien aus Rivalität gegen Oesterreich und Frankreich und um Genua einen größeren Antheil am deutschen Handel zu sichern, diesen Plan gefaßt habe. Es sei fraglich, ob die neue Straße die Konkurrenz mit der alten über Oesterreich bestehen und der Handel die Kosten würde decken können. Der zum Gutachten angeforderte Gesandte in Bern, von Rochow, hielt Verwendung bei Graubünden für erfolglos, glaubte aber, daß durch Einwirkung auf St. Gallen etwas zu erreichen sei. Indessen schien ihm die Sache mit Rücksicht auf Oesterreich bedenklich und auch nicht dem Interesse Süddeutschlands entsprechend, da die Schweiz dann vielleicht ihr Getreide nicht von dort, sondern vom Mittelmeer beziehen würde. Es erging daher nach München der Bescheid,

daß ein Bedürfniß nach der neuen Straße nicht zu bestehen scheine und Preußen selbst, wenn es der Fall, Nichts zu thun vermöge.

Im August 1843 schloß Sardinien mit Dänemark einen Handels- und Schiffsverkehrsvertrag auf der Grundlage voller Gegenseitigkeit. Es wurde dem italienischen Gesandten in Berlin der Wunsch nach einer ähnlichen Verständigung ausgedrückt und Graf Solar erklärte sich dazu bereit. Minister Flottwell und das Handelsamt traten lebhaft für die Sache ein und erklärten sogar differenzielle Bezahlung des italienischen Getreides, Weines und Oeles nicht für unzulässig, falls Sardinien wie anderen Ländern so auch Preußen gegenüber sich ein solches Recht vorbehalte¹⁾.

Im Dezember 1844 wurde das Projekt eines Vertrags nach Turin überjandt. Dort verlangte man, daß Preußen von dem Recht auf die erwähnten Unterscheidungszölle erst vom Jahre 1847 an Gebrauch machen solle. Man war in Berlin wie im Zollverein geneigt, dem zu entsprechen. In einer Sitzung des Handelsraths vom 24. April theilte auch der König seine Zustimmung und am 23. Juni 1845 wurde das Abkommen in Turin unterzeichnet. Ein Separatartikel, welchen Rönne veranlaßte, sicherte Preußen das Recht, vom 1. Januar 1848 ab Unterscheidungszölle für indirekte Schifffahrt einzuführen²⁾.

Die guten Beziehungen wurden getrübt, als im Frühjahr 1846 bekannt wurde, daß Sardinien neuerdings Rußland gegenüber auf seinen Differenzialzoll verzichtet habe. Flottwell und Rönne sahen darin eine verletzende Rücksichtslosigkeit und verlangten Vorstellungen in Turin. Högerud entschloß man sich dazu. Aber Graf Solar lehnte die Forderung ab. Darauf wurde im Mai 1847 Sardinien mit Erhöhung des Delzolls gedroht. Nun erklärte sich Sardinien bereit, seinen Unterscheidungs Zoll anzugeben, falls der Zollverein sein Del besonders begünstige. Das wurde zurückgewiesen und so blieb Alles beim Alten. Erst 1850 fielen die italienischen Differenzialzölle.

Um mit Dänemark zu einer Verständigung zu gelangen, gab auf den Bericht der Minister vom November 1841 hin der König am 11. März des folgenden Jahres seine Genehmigung zur Eröffnung von Verhandlungen. Es sollte dabei der Versuch gemacht werden, nach dem im Vorjahre ins Auge gefaßten Plane eine gänzliche Befreiung der preussischen Flagge von der Entrichtung des Zolls in Helsingör zu erreichen. Schoultz erhielt Auftrag, in Kopenhagen von der beabsichtigten Sendung eines sachverständigen Kommissars Mittheilung zu machen und mitzutheilen, daß Preußen für sein Entgegenkommen nun auch von dänischer Seite Nachsichtigkeit erwarte.

Dänemark hatte zwar bei der Mittheilung des Resultats seiner Verhandlungen mit England und Schweden die wohlwollende Haltung und

¹⁾ Italien erhob vom Weizen, Wein und Oel, welche aus den Häfen des Schwarzen und Mittelmeers bis Kap Trafalgar eingeführt wurden, einen Differenzialzoll zu Gunsten seiner Flagge.

²⁾ Gesetzsammlung 1845 S. 657.

Unterstützung Preußens mit Dank anerkannt, aber durch die That sich dafür erkenntlich zu zeigen, war es keineswegs gewillt. Als im September 1842 in Kopenhagen angezeigt wurde, daß nächstens der Danziger Regierungsrath Graf von Bülow eintreffen werde, um für die preussischen Beschwerden Abhilfe zu suchen, erklärte der Direktor im dänischen Auswärtigen Amte, Dankwart, sofort, daß seine Regierung glaube, allen billigen Forderungen bereits Genüge gethan zu haben.

Unbekümmert darum stellte man in Berlin alle seitens der Ostseemächte erhobenen Beschwerden über die Sundzollpraxis zusammen. Graf Bülow, welcher auf Vorschlag von Bodelschwingh für die schwierige Mission ausersehen worden war, erhielt Gelegenheit, einige Monate lang die Angelegenheit aufs gründlichste zu studiren.

Auch er kam dabei freilich nur zu dem Resultate, daß eine rechtliche Handhabe, Dänemark zur Herabsetzung des Christianopeler Tarifs zu zwingen, nicht vorhanden sei. Am meisten versprach er sich noch von dem Vorschlage einer Ablösung des Zolls von den mit preussischen Häfen verkehrenden Schiffen durch Zahlung einer bestimmten Summe. Die Kaufleute in Danzig und Königsberg, mit denen er darüber sprach, waren allerdings gegen eine solche Verlegung des Zolls in die preussischen Häfen. Sie behaupteten, daß die Abgabe dann auf sie und nicht mehr wie bisher auf die auswärtigen Empfänger fallen würde. Graf Bülow maß aber diesem Einwand kein Gewicht bei.

Im Oktober traf er in Kopenhagen ein. Dänischerseits war der Etatsrath Garlieb ausersehen worden, die Besprechung zu führen. Schon die ersten Schritte zeigten, daß die Aussichten sehr schlecht waren. Der auswärtige Minister Graf Reventlow-Criminil sagte Bülow, daß er sehr gespannt sei, seine Forderungen zu hören. Er habe geglaubt, daß weitere Differenzpunkte nicht mehr beständen. Es sei sehr schmerzlich für Dänemark, daß Preußen jede Beschwerde seiner Kaufleute so ohne weiteres glaube! Der König, welchem Bülow bald darauf vorgestellt wurde, lehnte von vornherein jede Aenderung des Sundtarifs ab und erklärte sich nur zu einer Prüfung der Ansprüche der pommerischen Städte bereit.

Der preussische Kommissar legte seine Forderungen in mildester Form vor und betonte besonders seinen Ablösungsvorschlag. Graf Criminil aber erklärte ein derartiges Separatabkommen mit Preußen auf der Stelle für unannehmbar. Nur wenn alle Ostseemächte einverstanden seien, könne zur Ablösung geschritten werden. Kurz es zeigte sich, worüber man von vornherein sich schon hätte klar sein müssen, daß Dänemark jetzt hartnäckiger als je war. Im Besitz der Abmachungen mit England und Schweden fühlte es sich für 10 Jahre vollkommen sicher. Der Sympathie Rußlands war es so gewiß, daß es wohlverbürgter Kunde zufolge das Petersburger Cabinet sogar um Unterstützung gegen Preußen anging.

Die Erwiderung des Etatsraths Garlieb auf die Anträge Bülows war geradezu ein Schlag ins Gesicht Preußens. Nicht genug, daß sämtliche Forderungen rundweg abgelehnt und selbst die Verpflichtung, den Zoll von den nicht benannten Waaren auf 1% zu normiren, bestritten wurden, griff das Aktenstück Preußen wegen seines Schweigens während der Verhandlungen zu London und Helsingör an! Das gutmüthige Ent-

gegenkommen der preussischen Regierung war als eine nicht offene und aufrichtige Handlungsweise gebrandmarkt. Zum Schluß drohte Garlieb, den preussischen Schiffen überhaupt die Meitbegünstigung zu entziehen, da sie ja gar keinen vertragmäßigen Anspruch darauf besäßen.

Graf Bülow war entrüstet über dieses Auftreten. Er empfahl, falls die Dänen nochmals drohten, sofort die Berechtigung des ganzen Zolls in Frage zu stellen und die sofortige Befreiung aller hinterpommerschen Städte nebst Rückzahlung aller früher vertragswidrig erhobenen Zölle zu fordern. In Berlin stimmte man ihm zwar zu, doch fürchtete man nicht mit Unrecht daß ein allgemeiner Protest gegen den Zoll jetzt wirkungslos sein werde, seit man ihn durch das Schreiben vom 16. Juni 1839 indirekt als zu Recht bestehend anerkannt hatte. Ueberhaupt konnte man sich bei näherer Erwägung der Sache nicht darüber täuschen, daß die Lage für Preußen nicht günstig war.

Geheimrath von Gruner, welcher die Angelegenheit bearbeitete, war der Ansicht, daß Preußen eine wirkame Waffe gegen Dänemark zur Zeit nicht besäße. Differenzialzölle und Flaggengelder würden in diesem Falle nichts fruchten, an physischen Zwang sei nicht zu denken, schon da man keine Kriegsflotte besäße und zu Lande ein Angriff nur über Bundesland möglich wäre, was dem Bundesrecht widersprechen würde. Die früher vorgeschlagene Verweigerung der Zollzahlung durch die Schiffer erachtete er für ebenso wenig geeignet den beabsichtigten Zweck zu erreichen. Dänemark würde die Schiffe wahrscheinlich zwingen die Zahlungen zu leisten, und Preußen käme dann in eine sehr unangenehme Lage. Auf Unterstützung der wichtigsten beteiligten Mächte, England und Rußland, hätte es nicht zu rechnen. Nach seiner Auffassung blieb sonach nur übrig, alle Ansprüche offen zu halten und das Publikum immer lebhafter für die Sache zu interessiren, bis eine politische Konjunktur Gelegenheit gebe, etwas Wirksames zu thun.

Der Fortgang der Verhandlung führte wenig Besserung der Lage herbei. Die Dänen blieben bei ihrer Ablehnung jeder Konzession, doch zeigten sie sich mit der Zeit geneigt über eine Separatablösung des Zolls wenigstens in eine Verhandlung einzutreten. Anfang Juni 1843 wurde daher im Beisein Graf Bülows diese Frage von den Räten des Auswärtigen und Finanzministeriums in nochmalige genaue Berathung genommen. Man war einig, daß dieser Ausweg den Forderungen des Handels nicht ganz entsprechen würde, da ein wenn auch nur kurzer Aufenthalt der Schiffe zur Vorlegung der Papiere in Helsingör dabei unvermeidlich blieb. Man hielt indessen die Maßregel für den einzig möglichen Weg zu einer Besserung. Etwaigen Einwänden anderer Staaten glaubte man dadurch begegnen zu können, daß man ihren mit Preußen verkehrenden Schiffen die Zahlung des Zolls dort oder in Helsingör freistellte. Als wichtigsten Punkt stellte man möglichste Niedrigkeit der jährlichen Aversionalsumme, Nichtverpflichtung zur Rechnungslegung an Dänemark und womöglich Fixirung der Summe für einen längeren Zeitraum hin auf.

Mit Genehmigung des Königs theilte Bülow unterm 26. August 1843 diese Vorschläge der Dänischen Regierung mit. Er erwartete selbst keinen Augenblick davon einen Erfolg und rieth, sich sofort auf das Schei-

tern der Verhandlung gefaßt zu machen. Graf Criminil zögerte die Antwort auf Bülow's Note monatelang hin. Am letzten October schlug er, ohne ihrer Erwähnung zu thun, einfache Erneuerung des ehemaligen Handelsvertrages vor.

In Berlin empfand man schwer das Mißliche der Lage. Geheimer Oberfinanzrath Desterreich wies zum ersten Male klar darauf hin, daß Preußen ja gar nicht einmal einen vertragsmäßigen Anspruch auf Herabsetzung des Sundzolls habe. Dänemark sei durchaus berechtigt, die Meistbegünstigung ihm plötzlich zu entziehen. Preußen besäße nur den Anspruch auf die Freiheit der altpommerischen Städte. Und selbst dieser fielen, falls man das dänische Gewohnheitsrecht überhaupt in Frage zöge. Wollte man einfach die Zollfreiheit Stettins und jener Städte proklamiren, so müßte man auch darauf gefaßt sein, sie mit allen Mitteln durchzuführen. Und dann wäre es immer noch die Frage, ob dieser Zustand besser als der augenblickliche sein würde.

Das Auswärtige Ministerium wußte darauf Nichts zu erwidern. Aber den ehemaligen Vertrag einfach erneuern wollte es unter keinen Umständen. Mit Recht hob es hervor, daß ein solcher Schritt nicht nur stillschweigend zugeben würde, daß die bisherigen Forderungen unbillig waren, sondern die gesammte Preiße gegen Preußen heben müßte. Man fand, daß unter solchen Umständen stillschweigender Abbruch der Verhandlung unter Abberufung Bülow's das Beste sei.

Ende 1843 wurde daher Schoultz aufgefordert, der dänischen Regierung mit einem Hinweis auf die fruchtlosen Besprechungen und die aufgeregte Stimmung der Bevölkerung Preußens das Bedauern desselben über die Haltung des Kopenhagener Cabinets auszusprechen. Man müsse jetzt an der Aufrichtigkeit des ehemaligen Ablösungsvorschlages überhaupt zweifeln. Dänemark werde sich daher nicht wundern, wenn Preußen in Zukunft ausschließlich seine Interessen zu Rathe ziehe.

Den Dänen war diese versteckte Drohung in Anbetracht der immer brennender werdenden Frage der Herzogthümer recht unangenehm. Aber nachgeben wollten sie nicht. Sie setzten ihre Hoffnung wieder auf einen Winkelzug. Im Dezember 1843 reiste der Vertraute des Königs, Prinz Bentheim, über Berlin nach Petersburg, um der Hochzeit des Prinzen Friedrich von Hessen mit der Großfürstin Alexandra beizuwohnen. Man hatte Grund anzunehmen, daß der Prinz den Auftrag hatte, den König Friedrich Wilhelm umzustimmen und, falls das nicht gelang, Rußlands Hilfe anzurufen. Es wurden daher sogleich Maßnahmen getroffen, um diese Absichten zu vereiteln. Als der Prinz in Berlin die Sache zur Sprache brachte, empfahl ihm der König einfach die Ablösung des Zolls.

Im Januar 1844 fühlte Graf Criminil, daß er irgend eine Aeußerung auf die preussischen Noten nicht mehr verschieben könne. Er übergab daher Schoultz eine Note. Die Antwort auf den Ablösungsvorschlag wurde darin nochmals hinausgeschoben und die Erneuerung des Handelsvertrages aufs neue beantragt. Am 31. Januar fand auch wieder einmal eine Besprechung Garlieb's mit Bülow statt. Ersterer erklärte dabei, Vollmacht zu besitzen, auf die Berathung des Ablösungsvorschlages einzugehen, obwohl seine Regierung jetzt damit ein größeres Opfer als früher bringe. Doch

erhob er sogleich so viele Bedenken und Schwierigkeiten, daß der böse Wille auf der Hand lag. Das Berliner Auswärtige Ministerium hatte bereits vom König die Erlaubniß erbeten, die Verhandlung abzubrechen. Es wies jetzt Graf Bülow an, ernstlich mit der Abreise zu drohen und zugleich mitzutheilen, daß bei solcher Lage der Dinge der König wahrscheinlich auf seinen für den Sommer 1844 geplanten Gegenbesuch in Kopenhagen werde verzichten müssen.

Um jene Zeit schien Preußen ein Bundesgenosse in den Vereinigten Staaten von Amerika zu entstehen. Der über das Jahr 1843 veröffentlichte Bericht des dortigen Staatssekretärs Upshur betreffend die Handelsverhältnisse bezeichnete nämlich den Sundzoll als eine ganz unmotivirte, unnöthige und demüthigende Abgabe und erklärte die Zeit für gekommen, um ihre Abschaffung zu erzwingen. Bald darauf verbreitete sich das Gerücht, die Vereinigten Staaten würden ihren Kauffahrern Kriegsschiffe begeben und die fernere Zahlung des Zolls unter deren Schutz verweigern. Die Nachricht machte selbstverständlich allenthalben das größte Aufsehen. Die dänische Presse eröffnete eine erbitterte Polemik gegen die amerikanischen Aeußerungen. Preussischerseits dagegen war man sehr angenehm überrascht.

Gruner veröffentlichte in Nr. 59 der Augsburger Allgemeinen in amtlichem Auftrage einen langen Artikel, worin er die Ansichten Upshurs unterstützte und weiteres Material gegen den Zoll beibrachte. Für die Schädlichkeit der hohen Zollsätze war besonders schlagend der Hinweis darauf, daß, so lange der Tarif für Kaffee 24 Stüber pro Centner betrug, jährlich nur etwa 570 000 Pfund den Sund passirten, während nach der Herabsetzung auf 6 Stüber diese Durchfuhr auf 3 500 000 stieg!¹⁾ Die Dänen vermutheten den Verfasser dieses vielbesprochenen Aufsatze in Graf Bülow, und Graf Criminil beschwerte sich darüber bei Schoultz. Dieser unglückliche Diplomat protestirte vergebens gegen die dänische Annahme. Er hielt dafür, wie er nach Hause berichtete, daß der Artikel nur aus einer böswilligen, den Erfolg der Verhandlung gefährdenden Absicht gestossen sein könne!

Graf Bülow beurtheilte die Sachlage erheblich richtiger. Er bezeichnete den Angriff als sehr nützlich. Bei der Scheu Dänemarks vor jeder entschiedenen Entschlieung sei nöthig, daß man es nie zur Ruhe kommen lasse. — Leider starb Upshur bald, und nach seinem Tode blieb die Sache liegen. Die anderen Staaten regten sich nicht.

Die Verhandlung rückte daher nicht vom Flecke. Garlieb verlangte, daß Preußen sich verpflichte, seinen Zoll nicht etwa eines Tages aufzuheben. Er behauptete auch, daß eine partielle Ablösung den Ostseehandel hauptsächlich nach den preussischen Häfen lenken und so alle anderen Staaten

¹⁾ Wie sehr die Sundzollreform auf den Ostseehandel eingewirkt hat, beweist die Statistik der den Sund passirenden Schiffe. Ihre Zahl betrug:

1835	10 255	1840	15 602
1836	11 916	1841	14 735
1837	13 102	1842	13 957
1838	13 960	1843	14 945
1839	16 175	1844	17 332

benachtheiligen werde. Einige Tage später theilte der dänische Gesandte in Berlin mit, seine Regierung sei bereit, mit Preußen ein Abkommen zu treffen. Jedoch müsse sie vorher die Sicherheit haben, daß keine andere Macht dagegen protestire und könne auch die jährliche Zahlung immer nur für eine bestimmte kurze Zeit fixiren. In keinem Falle dürfe die Höhe der Summe nach dem Durchschnitt der Einnahmen der letzten zehn Jahre bemessen werden, da sich Preußens Handel seit der Reform des Tarifs ungemein gehoben habe. Garlieb, der am 12. April 1844 dem Grafen Bülow dieselben Vorschläge machte, verlangte außerdem noch sofortige Erneuerung des Handelsvertrags.

Der Geldpunkt spielte bei der ganzen Angelegenheit für die Dänen eine besondere Rolle. Auch Fürst Bentheim betonte ihn in einem Gespräch mit Bülow in erster Reihe. Vielleicht wäre eine Verständigung erzielt worden, wenn man in Berlin in dieser Hinsicht nicht so zurückgehalten hätte. Aber die preussischen Finanzleute waren sehr vorsichtig und zäh und wollten von Opfern nichts wissen. Sie erklärten, nachdem die Verhandlung wieder wochenlang geruht hatte, die dänischen Forderungen für unannehmbar. Anfang Dezember beantragten sie beim König nunmehr endgültig Vertagung der Verhandlung bis zu einer günstigeren Gelegenheit. Am 17. Dezember ertheilte der Monarch seine Zustimmung und befahl, den Gang der Besprechungen durch einen Zeitungsartikel dem Publikum darzuthun, um neuen Angriffen der Presse vorzubugen. Am letzten Tage des Jahres 1844 erhielt Graf Bülow Befehl zur Rückkehr. Als er sich bei König Christian verabschiedete, betonte dieser wiederholt seinen Wunsch nach Erneuerung des Handelsvertrags und die Unmöglichkeit, in der er sich befände, die preussischen Vorschläge anzunehmen. Sobald Rußland zu der Ablösung des Zolls sich geneigt zeige, werde er sich fügen.

Die anderen Mächte, welche die preussischen Bemühungen aufmerksam, aber mit großer Mißgunst beobachtet hatten, zeigten sich sehr vergnügt über diesen Ausgang. Guizot veranlaßte im Journal des Debats einen Auffsehen erregenden hämischen Artikel gegen Preußen, welcher dieses in schroffen Gegensatz zu Rußland zu bringen bestimmt zu sein schien. Doch machte dieser Schadenfreude bald der vom König befohlene Artikel ein Ende, welcher am 8. Februar 1845 in der Allgemeinen Preussischen Zeitung erschien. Nach kurzer Darlegung des wahren Sachverhalts war darin sehr bestimmt die Absicht Preußens kund gethan, keine Gelegenheit vorübergehen zu lassen, um Dänemark zur Berücksichtigung seiner Forderungen zu zwingen. Alle Welt sah darin einen Wink auf die immer mehr in den Vordergrund tretende schleswig-holsteinische Frage. Auch von dem in Schweden ernstlich erwogenen Bau eines Kanals durch Schonen zur Umgehung des Sunds versprach man sich etwas.

Sobald Bülow in Berlin eingetroffen war, wurden überdies mit Rücksicht auf die lauter als je beginnenden Klagen der Ostseeprovinzen handelspolitische Maßnahmen gegen Dänemark in Betracht gezogen. Flottwell schlug vor, den bisher Stettin gewährten Sundzollrabatt allen Ostseehäfen zuzuwenden, wie es die Oberpräsidenten wünschten. Man war indessen der Ansicht, daß eine solche Maßregel, die der erste Schritt zum Unterscheidungsollsystem gewesen wäre, nicht ohne Zustimmung des Zoll-

vereins getroffen werden könne. Graf Bülow war noch kampflustiger. Er führte aus, daß Dänemark zu der Ansicht gelangt sei, Preußen verhandle nur, um seinen Unterthanen den guten Willen zu zeigen und nicht um wirklich etwas zu erreichen. Sollte die Sache jetzt wieder so hingehen, so würde sein Selbstvertrauen ins Maßlose steigen. Die früher in Berlin geübte Ansicht, daß Aufhebung der Gegenseitigkeit in der Schifffahrt Preußen schaden werde, sei durchaus unrichtig. Nur etwa 312 preußische Schiffe zu 14 350 Lasten besuchten im Jahre dänische Häfen gegen 830 dänische Schiffe mit 37 834 Lasten, welche nach Preußen kämen. Schifffahrt bilde dazu neben Ackerbau die wichtigste Erwerbsquelle der dänischen Bevölkerung. Er schlug daher Einführung von Unterscheidungszöllen gegen Dänemark vor. Die daraufhin zu erwartende Gegenmaßregel werde nach dem Obigen Preußen wenig schaden und vielmehr die Rhederei befördern. Der Wegfall der Meistbegünstigung im Sund bedeute Erhöhung des bisherigen Zolls von 1 auf $1\frac{1}{4}\%$ und Erhebung von Zuschlägen für einige Artikel. Es könnten dann aber die Rechte der ehemaligen Hansestädte reklamiert und im Nothfalle auch die über 1% hinausgehenden Zahlungen verweigert werden. Daß Dänemark Gewalt anzuwenden nicht wagen werde, hielt er für sicher.

Gegen den letzteren Vorschlag behielt indessen Gruner noch immer seine Bedenken. Die internationale Lage war ja unverändert geblieben. Rußland und England schützten noch immer Dänemark. Allerdings führte man jetzt einen Theil der Nachgiebigkeit, welche England 1841 gezeigt hatte, nur auf persönliche und verwandtschaftliche Rücksichten M. Gregors rück; doch erwartete man keinen ernstlichen Umschwung, ehe die englischen Rheder eine Agitation gegen den Sundzoll eröffneten.

Der Schwierigkeit, welche Rußlands und Englands Verhalten jeder Regelung der Sundsache entgegensetzte, war auch in dem Artikel der Preussischen Allgemeinen Zeitung gedacht worden. Dieser Hinweis mißfiel aber Ressekröde. Derselbe nahm Veranlassung, an den russischen Gesandten in Kopenhagen eine Note zu richten, worin er die Behauptung, daß Rußland eine Aenderung im Sundzoll nicht wünsche, als böswillige Verleumdung bezeichnete. Hätte Preußen etwas anderes vermuthet, so würde es sich gewiß an den Kaiser gewendet haben. Auf die Mittheilung dieser Note nach Berlin sprach Bülow sein Bedauern aus, wenn jener Hinweis Rußland verletzt habe. Der Artikel der Allgemeinen Zeitung entspreche aber durchaus der Wahrheit, denn Rußland habe in der That seiner Zeit jede Unterstützung Preußen verweigert und es sei zweifellos, daß sein Verhalten Dänemark in seiner Hartnäckigkeit bestärkt habe. Preußen habe sich in die dänisch-englischen Verhandlungen nicht eingemischt in der Hoffnung, daß die Dänen dafür seine längst bekannten Wünsche erfüllen würden. Das sei aber nicht der Fall gewesen. Zum Schluß sprach er die Hoffnung aus, daß Rußland in Zukunft die preussischen Bestrebungen unterstützen werde.

Glücklicherweise war es möglich, ohne diese Hülfe Milderung der ärgsten Beschwerden zu erreichen. Im Juni 1845 stattete König Friedrich Wilhelm dem Dänenherrscher einen Besuch in Kopenhagen ab. Minister Bodelschwingh, der mitreiste, hatte für den Fall, daß dabei die Sundfrage

dortseits zur Sprache käme, vom Auswärtigen Ministerium eine Zusammenstellung der Hauptpunkte der Angelegenheit erhalten. In der That regte am vorletzten Tage des Besuchs König Christian selbst die Sache an und sprach den Wunsch nach einem Ausgleich aus. Friedrich Wilhelm willigte darauf in eine Konferenz zwischen Bodelschwingh und dem dänischen auswärtigen Minister. Der letztere kam dabei auf die Behauptung zurück, daß er erwartet habe, Preußen werde seine Wünsche in London geltend machen. Eine Aenderung sei jetzt unmöglich. Aber man sei zu einer Ablosung bereit, sobald Rußland seine Zustimmung gebe. Für den Augenblick wünsche man Erneuerung des Handelsvertrags. Bodelschwingh betonte hiergegen, daß seine Regierung entschlossen sei, mit allen Mitteln ihren Forderungen Genüge zu schaffen. Doch sei sie zu dem thunlichsten Entgegenkommen bereit und wolle auch die Ansprüche Stettins fallen lassen. Man vereinigte sich schließlich dahin, daß Dänemark Erneuerung des Vertrags beantragen und Preußen darauf seine wichtigsten Beschwerden mittheilen solle.

Am 11. Juli 1845 traf bereits in Berlin der Antrag Dänemarks ein. Preußischerseits erfolgte nach eingehender Erwägung der betheiligten Beamten am 24. Juli die Antwort, welche bestimmte Vorschläge nicht enthielt, sondern nur die früheren Beschwerden wiederholte und deren Beseitigung verlangte. Die Sache wäre damit wahrscheinlich nicht weiter gerückt, wenn nicht der König selbst eingegriffen hätte. Bei einer Anwesenheit in Stettin Anfang September, wo er wieder mit den Klagen der Kaufleute überhäuft wurde, hielt er mit seiner Begleitung eine Sitzung des Handelsraths ab, ohne daß das Ministerium in Berlin davon wußte, und setzte selbst die Hauptpunkte fest, deren Berücksichtigung von Dänemark zu fordern sei. Als am 13. September 1845 Graf Criminil Berlin auf einer Reise besuchte, besprach Bodelschwingh jene Punkte mit ihm und erzielte ein Einverständniß, über welches ein Protokoll aufgesetzt wurde.

Es sollte darnach 1. der Abschluß so beschleunigt werden, daß der Vertrag am 1. Januar 1846 in Kraft treten könnte. 2. Dänemark versprach durch königliche Verfügung den Zoll für Spiritus von 4 Stüber auf 3, für Rohzucker von 5 auf 4, Rohbaumwolle von 18 auf 10 herabzusetzen. Sollte das letztere Schwierigkeiten machen, so sollte der Zuckersoll auf 3 Stüber bemessen werden. 3. Dänemark verpflichtet sich, die Getreidelasten auf preussischen Schiffen nach dem Satz von 60 statt 56 $\frac{1}{2}$ Scheffeln zu bemessen und bei den Dielen eine Ermäßigung zu gewähren. 4. Dafür erkennt Preußen den so geänderten Sundtarif an. 5. Preussische Schiffe werden nicht visitirt und thunlichst rasch abgefertigt. 6. Im schleswig-holsteinischen Kanal genießen die preussischen Schiffe Meistbegünstigung. 7. Falls Preußen einen Flaggenzoll auf indirekte Schifffahrt einführt, wird es mit Dänemark eine Vereinbarung zur Gleichstellung auch in dieser Hinsicht treffen. 8. Preussische Schiffe, welche Nothhäfen aufsuchen, sollten möglichst von Zollabgaben freibleiben. 9. Beide Staaten erkennen als Merkmale der Rationalität eines Schiffes die von der Heimathsbehörde festgestellten Normen an. 10. Colberg und Cammin behalten ihre Vorrechte. 11. Dänemark erklärt, zur Ablösung des Zolls bereit zu bleiben.

Am 21. September erst erfuhr das Auswärtige Ministerium von der Abmachung. Die Dänen setzten kurz darauf die drei Zollermäßigungen in Kraft. Zu ändern war mithin nichts mehr. Es fragte sich nur noch, wie man es hinsichtlich des Zollvereins halten sollte. Sobald man den Vertrag als einen neuen betrachtete, wäre Zustimmung des Vereins zum Abschluß nothwendig gewesen. Ob man aber alleenthalben Zustimmung gefunden hätte, war bei der fast überall in Deutschland sehr gegen Dänemark ausgebrachten öffentlichen Meinung höchst fraglich. Michaelis schlug daher vor, das Abkommen nur als einen Zusatz zu dem alten Vertrag aufzufassen und den Beitritt des Zollvereins offenzulassen. Die Minister traten dieser Ansicht bei. Man beschloß überdies noch Ausdehnung des Vertrags auf die dänischen Kolonien zu verlangen. Schoultz erhielt unterm 17. Januar 1846 die nöthige Vollmacht zum Abschluß des Vertrags. Nach langwierigem Schriftwechsel über allerlei Kleinigkeiten wurde das Aktenstück endlich am 26. Mai 1846 in Kopenhagen unterzeichnet¹⁾.

Die ganze Verhandlung war sehr geheim gehalten worden und die Verständigung Preußens mit den Dänen, welche plötzlich durch die Gesefsammlung bekannt wurde, erregte ziemliches Aufsehen. In Preußen war man allerdings im Allgemeinen über den Abschluß nicht sehr entzückt. Die allgemeine Verstimmung gegen Dänemark sowohl wegen des Zolls wie wegen der schleswig-holsteinischen Sache war schon zu groß, als daß man einen solchen Ausgang geru gesehen hätte. Noch im Sommer 1845 hatte eine sehr gründliche halbamtliche Arbeit von H. Scherer²⁾ die ganze Sundfrage genau historisch erörtert, die Ansprüche Preußens dargethan und den Weg der Unterscheidungszölle gegen die Dänen vorgeschlagen. Ebenso hatte A. Lemonius³⁾ in einer neuen Schrift im Herbst 1845 einfache Aufhebung oder wenigstens Ablösung des Zolls unter dem Beifall der öffentlichen Meinung vorgeschlagen. Von alledem konnte nun wenigstens bis zum Jahre 1851 keine Rede mehr sein. Die ausschlaggebenden politischen Verhältnisse aber blieben dem Publikum unbekannt.

9. Kapitel.

Uneingeschüchtert durch die geringe Neigung der süddeutschen Staaten, den amerikanischen Tabak zu begünstigen, setzte Wheaton, der Gesandte der Vereinigten Staaten, im Jahre 1842 seine dahin zielenden Bemühungen fort. Er reiste zur Zollvereinskongferenz nach Stuttgart, um dort persön-

¹⁾ Gesefsammlung 1846. S. 327. Die geheimen Artikel siehe in Anlage XXIX.

²⁾ Der Sundzoll, seine Geschichte, sein jetziger Zustand und seine staatsrechtlich-politische Lösung. Berlin 1845.

³⁾ Fernere Ausklärungen über den Sundzoll. Stettin 1845.

lich einzuwirken, und wußte die Wichtigkeit des Marktes seiner Heimath in helles Licht zu setzen. Obwohl man in Berlin seine Vorschläge ablehnte, ließ er seine Idee nicht fallen. Im Oktober 1843 bot er dem Generalstenerdirektor Kühne für Ermäßigung des Tabackzollcs, Bindung des Reiszollcs und Erhaltung der Zollfreiheit für Rohbaumwolle Konzeßionen in Bezug auf Leinwand, Zucker, Seide und einige andere Waaren. Preußischer Seits verlangte man aber erstlich Wiederherstellung des status quo vor Einführung des 1841er Tarifs der Vereinigten Staaten und wollte nur für Konzeßionen darüber hinaus Zugeständnisse machen.

Es zeigte sich indessen bei den Berathungen der Zollvereinskommisßare im November 1843, daß Bayern, Sachsen, Kurhessen und Thüringen auch mit weniger zufrieden waren und den Abschluß einer Verständigung lebhaft wünschten. Das Auswärtige Ministerium hielt es daher für angezeigt auf Wheatons Anträge einzugehen. Die von ihm gebotenen Konzeßionen betrafen Leinwand, Seide, Zwirnspißen, Strumpfwaa ren, Glasplatten, Spielwaa ren, Uhren, Wein, Musikinstrumente, Mineralwasser, Zink, Bronzewaa ren und noch einige Artikel. Dafür gewährte der Zollverein Bindung des Reiszollcs und der Freiheit der Baumwolle, Herabsetzung des Zolls für Schweineeschmalz auf 2, für Tabackblätter auf 4, und Tabackstengel auf 3 Thlr.

Das Abkommen war sehr vortheilhaft für den Zollverein, der König befähigte daher dasselbe auf der Stelle. Einige Einwände, welche in Süddeutschland erhoben wurden, beseitigte Geheimrath Michaelis rasch auf einer Reise nach den betreffenden Höfen. Am 25. März 1844 fand die Unterzeichnung des Vertrages in Berlin statt¹⁾. Aber nun kam das Schwierigste, die Erlangung der Genehmigung seitens des Kongresses. Auf ihn setzten alle diejenigen ihre Hoffnung, welche sich durch das Zustandekommen des Vertrages bedroht fühlten. In erster Reihe England. Regierung und Presse arbeiteten hier gleichzeitig gegen den Zollverein. Und ebenso eifrig wirkten die Hansestädte, welche sich an ihrer empfindlichsten Stelle bedroht fühlten, gegen das Abkommen. Senator Dudwiz erzählt selbst, wie lebhaft die hanseatischen Häuser in den amerikanischen Städten durch Presse und Vorstellungen auf den Kongreß eingewirkt haben, und rühmt ihrer Agitation das Scheitern der Sache nach²⁾.

In der That sprach sich die betreffende Kommission des Senats zu Washington gegen Ratifikation des Abkommens aus, und der Senat vertagte einfach die Berathung desselben. Das Berliner Auswärtige Ministerium wollte darauf sofort die Flinte ins Korn werfen, aber Wheaton, dem das Gelingen seines Werks am Herzen lag, bat um weitere Frist. Der Präsident der Vereinigten Staaten war persönlich für Genehmigung des Vertrages und mit ihm erblickte eine nicht schwache Partei darin einen ersten Schritt, das Uebergewicht Englands zu brechen. Doch eine Zustimmung des Senats war nicht zu erlangen. In geheimer Sitzung wurde die Berathung vielmehr im März 1845 für den nächsten Kongreß vertagt.

¹⁾ Anlage XXX.

²⁾ Denkwürdigkeiten S. 37.

Ohne diesen Zeitpunkt abzuwarten, trat Preußen von dem Vertrage zurück. Wheaton verlor bei dem baldigen Wechsel der Macht in Washington seinen Einfluß und wurde bald abberufen.

Von amerikanischer Seite geschah kein neuer Schritt, um eine Neuregelung der Verhältnisse herbeizuführen. Dagegen suchte im Juli 1846 Preußen die Vereinigten Staaten zu einer Ausdehnung des Vertrags von 1828 auf den Zollverein zu bestimmen. Der Staatssekretär Buchanan forderte dafür Aufhebung der Transitzölle und Zulassung von Konsuln im Innern des Zollvereins. Das Zugeständniß besonderer Begünstigungen aber, wie sie 1844 ins Auge gefaßt waren, lehnte er jetzt von vornherein ab, da die Vereinigten Staaten während des Kriegs mit Mexiko wegen Texas Englands Hilfe brauchten. In Berlin erklärte man die Forderung wegen der Transitzölle für unannehmbar und beschloß, die Sache wieder fallen zu lassen. Da richtete unterm 8. Juli 1847 plötzlich der amerikanische Gesandte Donelson eine Note an die preussische Regierung, welche ganz im Sinne der damals die öffentliche Meinung beherrschenden handelspolitischen Ideen eine nähere Verbindung des Zollvereins mit seiner Heimath vorschlug¹⁾.

Er wies nach, daß der Zollverein jährlich sehr bedeutende Mengen von Tabak, Schmalz, Salzfleisch, Reis, Mehl, Baumwolle amerikanischer Herkunft verbrauche, wogegen er nach den Vereinigten Staaten Baumwoll-, Woll-, Leinen-, Seidenwaaren, Glas, Wein und Spielwaaren sende. Diese Artikel seien dort nur mit 20—30, Wein mit 40 % des Werths bezollt, während der Prozentbetrag der deutschen Zölle auf die amerikanischen Rohstoffe sich weit höher stelle. Er suchte darzuthun, daß der Verein sich damit selbst schädige und schlug eine Verständigung über gegenseitige Tarifänderungen vor.

Obwohl überrascht, ergriff man gern die Gelegenheit, erklärte sich zu Verhandlungen bereit und wünschte Mittheilung der von Amerika zu erwartenden Konzeptionen. Damit zögerte Donelson; er wollte vorher Preußens Vorschläge hören. Die Sache zog sich in die Länge, bis Anfang 1848 der Vertreter Preußens aus Washington meldete, daß Donelson seine Anträge überhaupt ohne Anweisung und Vollmacht seiner Regierung auf eigene Faust gestellt habe. Staatssekretär Buchanan wies jede Herabsetzung des amerikanischen Tarifs und vorzugsweise Begünstigung Preußens ab und verlangte Aufhebung der preussischen Transitzölle ohne jede Gegenleistung, da nur dann wahre Gegenseitigkeit bestehe.

Auf Grund dieser Erfahrung trat man den sogleich darauf erfolgenden Schritten des amerikanischen Agenten bei den Hansestädten, des Obersten Dudley Mann, sehr vorsichtig gegenüber. Mann hatte einen Vertrag Hannovers mit Amerika zu Stande gebracht und reiste Anfang 1848 nach verschiedenen Hauptstädten im Vereine, um dort für Abschluß eines ähnlichen Abkommens Stimmung zu machen. Er war allerdings dazu bevollmächtigt, aber er fand während der Revolutionsmonate kein Entgegenkommen. Bei den Frankfurter Parlamentsberatungen über Reform des

¹⁾ Anlage XXXI.

Tarifs versuchte Donelson die Interessen seiner Regierung zu vertreten und wirkte besonders auf Aufhebung der Transitzölle.

Brasilien hatte 1827 den Vertrag mit Preußen weit weniger aus kommerziellem denn aus politischem Interesse geschlossen. Und der englische Einfluß in Rio blieb so groß, daß es auch gar keinen Versuch machte, das Vertragsverhältniß nach Eintritt der Kündigungsfrist fortzusetzen. Der Mangel diplomatischer Vermittlung zwischen beiden Staaten mag dazu mitgewirkt haben. Ende 1838 erhielt der brasilianische Geschäftsträger in Hamburg Araujo Auftrag, den Vertrag einfach zu kündigen. In Berlin war man sehr unangenehm überrascht. Auf eine Anfrage nach dem Stande der Dinge in andern Hauptstädten erfuhr man, daß Brasilien auch Holland und Dänemark die Verträge gekündigt habe. Auch die mit Oesterreich und Frankreich waren nach dem Ablauf nicht erneuert worden, aber Brasilien gewährte diesen Ländern stillschweigend die Meistbegünstigung weiter. Der kaufmännische Vizekonsul Theremin in Rio erhielt daher im April 1839 Auftrag, das Gleiche für Preußen durchzusetzen. Bei einer Benachtheiligung gegen andere Staaten werde man zu Repressalien schreiten.

Die Note war aber noch nicht an ihren Bestimmungsort gelangt, als schon die brasilianischen Zölle auf eine Anzahl wichtiger Importartikel der vertragslosen Staaten eine sehr bedeutende Erhöhung erfuhren. Die preussische Note wurde Seitens der Brasilianer in sehr unhöflicher Weise erwidert. Das Auswärtige Ministerium begnügte sich aber dem gegenüber Brasilien auf die Bedeutung des Zollvereins als Markt für seine Produkte und die Wichtigkeit der im Laufe des Jahres 1839 eingeführten Zollherabsetzungen für Kolonialwaaren hinweisen zu lassen. Er erzielte damit, daß die brasilianischen Minister sich wenigstens die Mühe gaben, Theremin über die nähere Beschaffenheit des Zollvereins zu fragen und ihm gleiche Behandlung mit andern Staaten zu versprechen.

Im Jahre 1842 lief der englisch-brasilianische Vertrag ab, welcher Großbritannien so lange große Vortheile vor allen Konkurrenten gesichert hatte. Konsul Theremin in Rio, noch immer neben zwei andern kaufmännischen Konsulen zu Bahia und Pernambuco der einzige Vertreter der Interessen Preußens, rieth dringend diesen Moment zu benutzen. Wenn auch Brasilien alle Nationen auf gleichem Fuße behandle, gebe bei den schwankenden politischen Verhältnissen ein Vertrag doch größere Sicherheit. Ein geschickter Diplomat werde unter der Hand sicherlich verschiedene Vortheile zu erlangen im Stande sein. Natürlich gehöre dazu eine genaue Kenntniß der Handelsverhältnisse. Das beste Mittel zum Abschluß eines vortheilhaften Abkommens schein ihm Angebot von vorzugsweiser Begünstigung der brasilianischen Waaren bei direkter Einfuhr. Bei dem geringen Umfang derselben risire man damit nicht einmal Etwas. Er fügte hinzu, daß die Ernennung eines Gesandten und Verleihung eines Ordens an den Kaiser umsomehr Erfolg verspreche, als Preußen bei der letzten Krönung, wo alle andern Staaten den Glanz der Feier zu erhöhen sich bemüht hätten, unvertreten gewesen sei.

Der Bericht blieb nicht wirkungslos. Es wurde in der That Ernennung eines diplomatischen Vertreters in Rio ins Auge gefaßt und Ermittelungen über die beiderseitigen Handelsbeziehungen angestellt, um hierauf Verhandlungen einzuleiten. Den erstern Gedanken ließ freilich der König sogleich wieder fallen, aber es wurde beschlossen, die bevorstehende Weltreise des Prinzen Adalbert zu benutzen, um mit dem südamerikanischen Kaiserstaat in nähere Beziehungen zu treten. Der als gewandt und umsichtig gerühmte Begleiter des Prinzen Graf Oriolla erhielt Auftrag, die Verhältnisse zu studiren, und wenn möglich, Zuständnisse Brasiliens für die preussischen Industrieartikel durchzusetzen.

Am 5. September 1842 traf der Prinz Adalbert in Rio ein, am 7. überreichte er dem Kaiser in feierlicher Audienz den schwarzen Adlerorden. Am selben Tage hatte Oriolla eine lange Unterredung mit Oliveira, dem Minister des Auswärtigen. Danach war vor der Hand wenig Aussicht. Nach des Ministers Worten waren zwar er und seine Kollegen geneigt, durch Verträge dauerhafte freundschaftliche Beziehungen zu andern Staaten herzustellen, aber die öffentliche Meinung dagegen. Bis Ende 1844 hoffte man mit England zu einem neuen Abkommen gelangt zu sein. Vorher sei an Abschlüsse mit andern Staaten nicht zu denken. Man gedente in Zukunft allen Staaten die gleiche Behandlung zu theil werden zu lassen, doch sei man nicht abgeneigt, für besondere Vortheile Begünstigungen bei der Werthabschätzung der Waaren eintreten zu lassen. Später meinte Oliveira allerdings, er habe mit einem sehr einflussreichen Manne gesprochen, und es sei doch vielleicht möglich, schon vor Ablauf des englischen Vertrags eine Uebereinkunft mit dem Zollvereine zu schließen. Er gab dabei zugleich dem Wunsche nach Verstärkung der Einwanderung aus Deutschland Ausdruck, und zeigte sich selbst nicht abgeneigt, Verbrecher aus Preußen in Brasilien anzusiedeln. Oriolla befürwortete nach alledem dringlich Anstellung eines ständigen diplomatischen Agenten in Rio. Er selbst machte Ende 1842 und Anfang des folgenden Jahres eine Menge Reisen nach den wichtigsten Theilen des Landes und verschaffte sich ein Bild von der Bedeutung desselben.

Im Berliner Auswärtigen Departement war man der Ernennung eines Gesandten für Rio nicht abgeneigt, doch kam es nicht dazu. England versuchte inzwischen ein neues Abkommen mit Brasilien zu Stande zu bringen. Da es dabei aber auf Aufhebung der dort geltenden Sklaverei bestand, scheiterte die Verhandlung. Unter den in handelspolitischen Dingen bewanderten Männern Deutschlands erhoben sich daher mehr und mehr Stimmen, welche eine Verständigung des Zollvereins mit Brasilien verlangten. Besonders lebhaft machte dafür der als Generalkonsul Brasiliens damals in Stettin ansässige ehemalige deutsche Staatsangehörige Sturz Propaganda. Auch Vist wies auf die natürlichen Chancen einer Verständigung des koloniallosen Zollvereins mit Brasilien hin. Er wie seine Freunde erblickten in einer näheren Verbindung beider Staaten den ersten Schritt zur vollen handelspolitischen Emanzipation des Vereins.

März 1844 versuchte, wie sich nachher herausstellte, auf eigene Faust, der brasilianische Gesandte in Paris, Ribeiro, ein Abkommen mit Preußen zu Stande zu bringen. Er bot Arnim für Herabsetzung des deutschen

Zolls auf brasilianischen Zucker Tarifvorthelle für Gewebe und andere Saaren. Vobelschwingh lehnte indessen jede vorzugsweise Begünstigung Brasiliens, als den bisher vom Zollverein befolgten Grundfätzen widerstreitend, ab. Zum mindesten müsse vorher die Meinung der andern Vereinsglieder eingeholt werden. Gegen Brasiliens Wunsch spreche auch die enge Verbindung der Besteuerung von Rohr- und Rübenzucker.

Während man in Berlin noch immer nicht zu dem Entschlusse gelangen konnte, auch nur einen Gesandten für Brasilien zu erneuen, kam von dort her im Herbst 1844 plötzlich die überraschende Kunde, daß der frühere Finanzminister und jetzige Senator Vicomte d'Abrautes eine außerordentliche Mission nach Berlin angetreten habe, um dort einen Vertrag zu schließen. Der brasilianische Agent in Hamburg, Araujo, hatte nämlich auf die Bedeutung des Zollvereins hingewiesen und die Begünstigung desselben als bestes Mittel Frankreich und noch mehr England geächtiger zu machen bezeichnet. Der letztere Gesichtspunkt gab den Ausschlag. Es handelte sich hauptsächlich um ein Mandöver Brasiliens, England zur Nachgiebigkeit zu bringen. Man brauchte seine und Frankreichs Hilfe, einmal, um Geld in die leeren Kassen zu bekommen und auch zur Niederwerfung des mit Argentinien ausgebrochenen Krieges. Dem gemäß hielt sich Abrautes auch zuerst in London auf und ging dann nach Paris.

Das außerordentlichste Aufsehen machte die Sache in Hamburg, wo der Handel nach Brasilien die erste Rolle spielte. Man glaubte hier bereits durch das etwaige Zustandekommen eines preussisch-brasilianischen Vertrags mit Unterscheidungsstöllen die Existenz der Stadt bedroht, und es fehlte nicht an Stimmen, welche die einzige Rettung im schleunigen Anschluß an den Zollverein erblickten.

Aber der Brasilianer zeigte keine besondere Eile. Er hielt sich lange in England, Frankreich und Belgien auf, überall versuchend, Anleihen zu Stande zu bringen. Erst im Februar 1845 traf er in Berlin ein. Hier hatte man die Frist benützt, um sich einigermaßen über die Verhältnisse zu unterrichten. Günstig fiel die Nachforschung nicht aus. Brasilien war in schlechtester Lage, die Regierung ohnmächtig, auch nur die unruhigen Provinzen niederzuhalten. Es galt als ausgemacht, daß es einen Vertrag im Wesentlichen nur als Unterhandlungsmittel gegen England und Frankreich benutzen würde. Selbst wenn es gelinge, nennenswerthe Vorthelle zu erhalten, sei es einmal sehr unsicher, ob bei dem raschen Wechsel der Ministerien zu Rio die Ratifikation durchzusetzen sei, und höchst wahrscheinlich, daß sofort danach England dieselben Vorthelle gewährt würden. Aber Abrautes machte zunächst gar nicht einmal Miene, eine Verhandlung zu eröffnen. Das List'sche Zollvereinsblatt beschuldigte mit Unrecht die preussische Regierung zu jener Zeit der Unthätigkeit und ungenügenden Würdigung der Interessen des Vereins. Der Brasilianer äußerte sich lange Wochen hindurch gar nicht und erklärte auf Befragen nur, daß er die Verhältnisse des Zollvereins studire. Bei dem Aufsehen, das seine Sendung überall verursachte, und den vielen falschen Gerüchten darüber, sah man sich endlich genöthigt, ihn am 17. April 1845 offiziell um eine bestimmte Aeußerung über seine Absichten zu ersuchen.

Abrantes erwiderte darauf, daß er noch nicht genügend die beiderseitigen Interessen übersehe und ohne bestimmte Anweisung von zu Hause sei. Er hoffe aber, im Mai das Projekt eines Vertrages vorlegen zu können. In der That überbandte er ein solches am 24. Mai 1845¹⁾. Er forderte darin eine Zollbegünstigung von 25 % für die direkte Einfuhr aus Brasilien und versprach denselben Vortheil den deutschen Fabrikaten in seiner Heimath. Bei indirekter Einfuhr sollte die beiderseitige Zollermäßigung 15 % betragen. Als Zollvereinshäfen wurden wie von England alle Häfen bis zur Schelde anerkannt.

Das Auswärtige Ministerium hielt ebenso wie Flottwell diese Vorschläge für unannehmbar, einmal, da der Zollverein in Folge der noch laufenden Meistbegünstigungsverträge einer Menge anderer Völker dieselben Zugeständnisse machen müßte, und dann, weil Brasilien seinen eben erst erhöhten Tarif zum Maßstabe nehme. Auch Rönné, der Präsident des Handelsamtes, theilte diese Ansicht und, wie man annehmen muß, mit Recht. Der neue brasilianische Tarif war sehr hoch, die deutschen Zölle auf Kolonialwaaren dagegen mäßig. Es gingen mindestens drei mal so viel zollpflichtige brasilianische Produkte im Verein ein als umgekehrt. Bei dem Abrantes'schen Vorschlag hätte also voraussichtlich Deutschland gar keinen Vortheil gehabt. Kurzschwankungen und Zollabfertigungschiffen in Brasilien konnten überdies den Nutzen der Tarifermäßigung jeden Augenblick ganz aufheben. Es kam dazu, daß der direkte Verkehr zwischen beiden Ländern über die Ostsee noch ganz in den Windeln lag. Auch von Hamburg und Antwerpen fuhrn jährlich höchstens 10 preussische Schiffe nach Brasilien. Die Handelsvermittlung lag fast ausschließlich in den Händen Hamburgs, Antwerpens und Bremens. Beherrscht wurde der brasilianische Markt beinahe ganz von England und den Vereinigten Staaten. Der Export des ersteren nach Brasilien betrug 1843 nicht weniger als 2 140 000 Pfund Sterling, d. h. fünfzehnmal so viel als der deutsche! Beide Länder verdankten ihren Einfluß besonders der Gewährung langer Kredite, welche die meisten Importeure in ihre Hand gaben.

Rönné legte mehr Werth auf eine günstige Aenderung des Verzollungsmahstabs in Brasilien als auf Herabsetzung des Tarifs. Ueberdies hielt er dafür, daß ein solcher Vertrag wahren Nutzen erst verspreche, wenn der Zollverein sich zur Beförderung des direkten Verkehrs mit überseeischen Ländern ernstlich in Stand gesetzt habe. Vor der Hand schien ihm Anstellung eines Gesandten in Rio zur Vertretung deutscher Interessen anreichend. Auf seinen und Flottwells Rath bot man Abrantes lediglich Meistbegünstigung und Bindung des Tarifs, wofür man Zollvortheile verlangte.

Monate vergingen, ohne daß von Abrantes eine Antwort erfolgte, oder daß man sich zur Absendung eines Diplomaten nach Rio entschlossen hätte. Im Juni 1846 erhielt man endlich durch den alten Generalkonsul Thiermin, welcher den Rest seines Lebens in Berlin verbrachte, Nachrichten aus Rio. Die Sendung von Abrantes war danach auf speziellen Wunsch des Kaisers erfolgt, den dazu ein mit ihm erzogener Deutscher,

¹⁾ Anlage XXXII.

Ramens Schüch, der spätere Minister Capanema, angeregt hatte. Die Minister aber haßten Abrantes und verschleppten die Sache auf alle Weise. Der Gesandte hatte nur am Kaiser Halt und korrespondirte direkt mit diesem. Da Don Pedro im Innern des Landes auf Reisen war, hatte sich der Bescheid auf die preussischen Vorschläge erheblich verzögert.

Im Sommer traf derselbe endlich ein und unterm 8. August 1846 richtete Abrantes eine Note an das Auswärtige Ministerium. Er entwidelte darin zunächst die Motive, welche angeblich seine Regierung zur Eröffnung der Verhandlungen bewogen hatten. *Heureusement libre en 1844 de conventions commerciales, acceptées à une époque où l'intérêt matériel du nouvel Empire était subordonné à son intérêt politique, le Bresil a cru qu'il lui serait possible, en s'adressant à une Puissance sans colonies, de négocier un traité de commerce où la réciprocité des avantages, loin d'être pour lui une dérision amère ne fût qu'une vérité pour les 2 parties contractantes.* Visant à ce but, il lui était naturellement permis de songer aux États du Zollverein qui d'un côté se trouvaient dans la condition requise et de l'autre avaient manifesté à plusieurs reprises le désir de développer leur commerce par le moyen de traités sur la base de concessions mutuelles.

Leider sei diese Hoffnung vergeblich gewesen, wie die Ablehnung seiner Vorschläge bewiesen habe. Indessen, noch hege er die Hoffnung, daß der Beschluß des Zollvereins nicht unwiderruflich sei. Kame denn der anfangs vielleicht eintretende geringe finanzielle Nachtheil in Betracht gegen die zu erwartende Steigerung des Handels, Abjages und Wohlstands! Den doch sehr positiven Einwand, daß der Zollverein vor der Hand durch seine Meistbegünstigungsverpflichtungen genöthigt sei, die wichtigsten Staaten auf demselben Fuße zu behandeln, stellte er sich an nicht zu glauben, und behauptete, die Ablehnung müsse andere Gründe haben. Das Angebot der Meistbegünstigung im Vereine erklärte er für werthlos, da dieselbe schon so wie so gelte, und die Zeiten vorüber seien, wo ein Staat die Interessen des andern willkürlich schädigen durfte. Allerdings sei nach der Statistik Brasiliens Import nach Deutschland größer als umgekehrt. Aber England sende viermal mehr nach Deutschland als es von dort empfangt, ohne daß der Zollverein deshalb Konzessionen in London gefordert habe. Die Zollfreiheit der Rohstoffe liege im eigenen Interesse des Vereins; die Zölle auf Kaffee und Zucker betrügen dagegen 66 und 59 % und wären einer Steigerung nicht mehr fähig. Der brasilianische Tarif sei dagegen genommen niedrig. Der höchste Zoll treffe mit 60 % fabrizirten Taback, Thee und Spirituosen zahlten 50 %, Pulver, Seife, Glas, Möbel, Kleider 40 %, alles andere 2 bis 30 %. Er wiederholte demgemäß am Ende seinen früheren Vorschlag.

Die Note wurde durch Geheimrath Kampff an Flottwell und Rönne mitgetheilt mit dem Bemerkten, daß man den Vorschlag nicht nochmals einfach ablehnen könne. Der Gesandte würde sonst abreisen und das würde auf die öffentliche Meinung der Vereinsländer einen sehr schlechten Eindruck machen. Somit blieben nur zwei Auswege: entweder Eingehen auf Unterscheidungszölle oder Versuch einer Verhandlung in Rio. Da

letztere jezt wenig Erfolg verspreche, müsse man den erstern Weg beschreiten. Und das empfehle sich um so mehr, als man ja selbst die Einführung von Differentialzöllen ins Auge gefaßt habe. Statt dieselben Brasilien, wie sonst wahrscheinlich, ohne Gegenleistung zu gewähren, könnte man so wenigstens einige Vortheile dafür heraus schlagen.

Es fand auf Wunsch des Auswärtigen Ministeriums eine Berathung der beteiligten Minister am 29. September 1846 statt. Das Ergebnis war aber den Anträgen des Vicomte nicht günstig. Abgesehen von den Bedenken, welche die geographische Lage des Vereins der Annahme eines Unterscheidungs Zollsystems damals noch entgegenstellte, fand man, daß die Rücksicht auf die bestehenden Verträge eine besondere Verständigung mit Brasilien unmöglich mache. Es wurde das in einer überaus höflichen und verbindlichen Note vom 30. September dem Brasilianer mitgeteilt und zugleich betont, daß, falls der Verein sich doch zur Umgestaltung seines Systems entschließe, Brasilien sicher zuerst berücksichtigt werden würde. Man würde in diesem Falle einen Agenten nach Rio senden.

Abrantes war durch die geringe Beachtung, welche ihm die hohen Beamtencreise schenkten, und das lange Hinschleppen der Angelegenheit bereits zu erbittert, um sich durch liebenswürdige Redensarten befänstigen zu lassen. Er reiste auf der Stelle ab, und Theremin sprach die Befürchtung aus, daß er in Zukunft nicht gerade Preußens Interessen dienen werde.

Die Beziehungen beider Staaten blieben auf dem alten Kieck. Don Pedro unterhielt einen Geschäftsträger in Berlin, während König Friedrich Wilhelm sich noch immer nicht zur Ernennung eines Gesandten entschließen konnte. Durch ein Gesetz vom 1. Oktober 1847 führte Brasilien Differentialzölle gegen alle Nationen ein, welche seine Schiffe schlechter als die eigenen behandelten. Es bot gleichzeitig Preußen wie andern Staaten Abschluß eines Gegenseitigkeitsvertrags für die Schifffahrt an. Da man in Berlin eine Benachteiligung brasilianischer Schiffe nie ins Auge gefaßt hatte, ging man willig darauf ein und schloß am 26. Februar 1848 das Abkommen durch Notenaustausch¹⁾. Die Ernennung eines Gesandten für Brasilien erfolgte erst im Frühling 1851 und zwar wurde damals der Graf Oriolla, der einstige Begleiter Prinz Adalberts, mit der Mission betraut.

Neben Brasilien besaß unter den südamerikanischen Staaten die Republik Kolumbien früh eine gewisse Bedeutung für den preussischen Handel. Die Seehandlung hatte einige vortheilhafte Abschlässe dahin schon Anfang der 20er Jahre gemacht. Wie bei allen den von Spanien abgefallenen Kolonien wollte aber Preußen auch hier die Unabhängigkeit des Staates nicht anerkennen und vermied die Aufkündigung politischer Beziehungen. Da hörte Rother, daß Kolumbien beschloßen habe, allen Ländern, die es anerkannten, einen Zoll von nur 10 % zu gewähren, und verlangte daher im Juni 1826 zusammen mit dem Minister des Innern, daß Preußen mit dem jungen Staate sich verständige. In Folge dessen erhielt der Gesandte

¹⁾ Anlage XXXIII.

in London Auftrag, mit dem dortigen kolumbischen Minister Hurtado ins Vernehmen zu treten. Der Amerikaner fragte bei seiner heimischen Regierung an. Dieselbe erklärte sich zu einem förmlichen Handelsvertrage bereit, lehnte aber eine bloße Auswechslung von Deklarationen, wie sie Preußen wünschte, im Januar 1829 ab.

Nun hielt Geheimrath Michaelis Verträge mit überseeischen Ländern in ungeordneten Zuständen für unthunlich, so lange Preußen keine Flotte zum Schutze seiner Interessen besitze. So blieb die Sache liegen. Kolumbien zerfiel inzwischen in Venezuela und Neugranada und machte seine Revolutionsjahre durch. Erst im Jahre 1835, nachdem mittlerweile eine Menge deutscher Auswanderer sich nach jenen Staaten gewendet hatte, kam die Anknüpfung vertragsmäßiger Beziehungen wieder zur Sprache. Der Gesandte in London erhielt Auftrag, Nachrichten einzuziehen, und Rother verlangte wiederholt eine Verständigung mit Venezuela. Aber das Auswärtige Ministerium blieb bedenklich. Auch der Umstand, daß die Hansestädte mit Venezuela Verträge schlossen, vermochte es an der Richtigkeit seines Standpunkts nicht irre zu machen. Nur wo „unverkennbare industrielle Bedürfnisse“ es rechtfertigten, schrieb Michaelis am 15. April 1838 an Graf Alvensleben, welcher Rother's Auffassung theilte, habe Preußen die Bedenken überwinden können, „welche überhaupt in der Anknüpfung diplomatischer Verhältnisse mit jenen (südamerikanischen) übrigens so ganz außer aller Beziehung zu Preußen stehenden jungen Staaten, in der Schwierigkeit der Unterhandlung von Verträgen mit selbigen, demnächst in der noch größeren Schwierigkeit, in jenen entfernten Gegenden besonders ohne die kostspielige Aufstellung gesendeter Konsula aus der Klasse der königlichen Staatsdiener geeignete Konsula zu ermitteln und deren Geschäftsführung zu leiten und zu überwachen, und endlich in dem Mangel aller Mittel liegen, um für die Aufrechthaltung der Verträge nöthigenfalls mit Nachdruck Sorge zu tragen.“ Die preussische Rhederei habe wenig Interesse an jenen Ländern, eher noch die Industrie. Gegenwärtig seien dem preussischen Export dahin auch ohne einen besondern Vertrag genügend Wege über die Nordsee geöffnet.

Dem gegenüber betonte Alvensleben, daß preussische Kaufleute ihre Waaren so oft direkt nach Südamerika sendeten, daß sie vertragsmäßige Rechte und Vertretung durch einen Konsul brauchten. Die Gefahr eines Kriegs mit andern Seemächten sei um so geringer, da eben Preußen durch seine Flotte ihre Eifersucht erwecke. Auch für die vaterländische Rhederei sei ein Vertrag wichtig. Es gehe viel Mehl nach Südamerika und gelegentlich könne die Konjunktur noch steigen. Bisher leide unsere Rhederei meist an Kapitalmangel und fehlendem Vertrauen, dem könne der Staat durch sorgfältige Pflege ihrer Interessen abhelfen.

Auf diese Vorstellung hin und in Anbetracht der Thatsache, daß Spanien mittlerweile selbst mit verschiedenen der südamerikanischen Republiken Verträge geschlossen hatte, holte der auswärtige Minister im Juli 1838 die Genehmigung des Königs zum Abschluß eines Vertrags ein.

Der Gesandte in London erhielt Auftrag, die Verhandlung zu führen. Ehe der Vertreter Venezuelas die nöthigen Vollmachten erhielt, kam das Jahr 1843 heran. In der Zwischenzeit hob Venezuela seine Differen-

zialzölle auf und die Angelegenheit wurde daher weniger wichtig. Ein Abschluß kam bis Anfang der 50er Jahre nicht zu Stande, da der venezianische Gesandte durchaus auf Verpflichtung seiner Regierung zur Entschädigung deutscher Untertanen bei inneren Revolutionen nicht eingehen wollte.

Der Konflikt Englands mit China zu Anfang der 40er Jahre lenkte zum ersten Male die Blicke der deutschen Staatsmänner auf Ostasien. Die Eröffnung Chinas erweckte in ganz Deutschland große Pläne und Hoffnungen. Bunsen fragte im November 1842, nachdem der Sieg Englands entschieden war, Lord Aberdeen, was er mit China zu thun gedente, und forderte ihn zur Großmuth auf. Als ihm der Minister mittheilte, daß man Freihandelsrechte für Hongkong fordern werde, beeilte er sich, davon in Berlin Kunde zu geben. Um dieselbe Zeit forderte der preußische Generalkonsul in London, der alte erfahrene Kaufmann Hebel, das auswärtige Ministerium in Berlin auf, schnelligst die Konjunktur auszunutzen und einen Diplomaten nach China zu senden. Er wies darauf hin, daß ein geborner Preuße, der Missionar Gützlaff, erster Dolmetscher der englischen Vertretung in China sei und für sein Vaterland einzutreten sich beeilen werde. Die englischen Kaufleute machten bereits große Anstrengungen, sich des ganzen neuen Marktes zu bemächtigen und rüsteten Schnellsegler nach China aus. Auch die Kölner Handelskammer hatte direkte Schritte in China verlangt und insbesondere Sendung eines Seehandlungsschiffes empfohlen. Aehnliche Anregungen erfolgten von Aachen, Dären, Solingen, Bremen.

Aber es standen einer energischen Aktion Preußens zu viele Hindernisse entgegen. Es fehlten die Häfen an der Nordsee, es fehlte eine Kriegsflotte, es fehlten die Kapitalien und der Unternehmungsgeist zu solchen gewagten Schritten. Der Seehandlung war eine solche Expedition zu theuer, zumal sie schon früher in China vergebens Geschäfte zu machen versucht hatte und die Konkurrenz der Engländer für übermächtig hielt. Geheimrath Michaelis versicherte Hebel daher zwar seines Wunsches die Gelegenheit auszunutzen, aber er fügte hinzu, die Ankunft eines preußischen Diplomaten auf einem fremden Schiffe würde wohl kaum den nothwendigen Eindruck machen, um von China besondere Vortheile zu erlangen. Man wolle sich daher begnügen, aus den von England für die Welt errungenen Erfolgen Nutzen zu ziehen. Allerdings seien dazu zunächst nähere Nachrichten über die Verhältnisse nöthig. Aber Gützlaff werde gewiß geneigt sein, ihm auf eine private Anfrage die nöthigen Mittheilungen zu machen. Gleichzeitig ersuchte Michaelis auch einen früher in China thätigen Kaufmann, den preußischen Consul Oswald zu Hamburg um Auskunft.

Indessen sowohl Bodelschwingh als Rother waren doch der Ansicht, daß sich die Abfindung eines Sachverständigen nach China empfehle und fragten deshalb bei Oswald wie bei dem Kommerzienrath Diergardt zu Biersen an, ob sie ihnen eine geeignete Persönlichkeit empfehlen könnten. Oswald hielt einen derartigen Schritt für unzureichend. Angesichts des

vielleicht „allerwichtigsten und wohlthätigsten Ereignisses, welches die moderne Geschichte aufzuweisen haben wird“, seien größere staatliche Maßnahmen von Nothen. Er führte in seinem Berichte aus, daß er selbst China seit dem Jahre 1818 durch die ehemalige dänisch-asiatische Kompagnie kenne. Er habe alsdann die erste Seehandlungsexpedition um die Erde auf dem Schiffe *Mentor* geführt und 1828 sei es ihm nach langen Verhandlungen mit den Behörden in Kanton gelungen, ein für allemal Zulassung der preussischen Flagge durchzusetzen. Wenn es sich damals nur darum handelte, den preussischen Tuchen, welchen der Transit durch Rußland abgebrochen war, einen neuen Weg nach China zu verschaffen, so biete jetzt der Handel mit China noch ganz andere Ausichten. Die 5 eröffneten Häfen seien vortrefflich gewählt, und es werde sicher nicht lange dauern, bis die 350 Millionen Chinesen sich an europäische Waaren gewöhnten. Vermöge seiner entwickelten Industrie habe Preußen die Aussicht, die erste Rolle neben England zu spielen. Er empfehle, aus gemeinsamen Beiträgen der Zollvereinstaaten einen Fond zu bilden und ihn der Seehandlung zu Einrichtung eines Unternehmens für China zu überweisen. Zur Anlage der Faktoreien und Anknüpfung von Verbindungen möge man 2 Schiffe unter Leitung eines sachverständigen handelspolitischen Agenten baldigst absenden.

Rothe lehnte diese Anträge ab. Man blieb daher bei dem ersten Gedanken und entschloß sich, einen Sekretär der Regierung in Düsseldorf, Grube, welchen Diergardt in Vorschlag gebracht hatte, als Sachverständigen nach Ostasien zu senden. Am 16. März 1843 erstatteten Bülow und Bodenschwing dem Könige darüber Bericht. Die Eröffnung Chinas habe die allgemeinste Aufmerksamkeit erregt. Durch die Einrichtung Hongkong's zum Freihafen sei die Möglichkeit geboten, die Beziehungen Preußens dahin wesentlich zu heben. Aber die Anknüpfung der nöthigen Verbindungen sei für Private zu theuer. Auch Oesterreich und Frankreich planten Unternehmungen von Staatswegen. Es empfehle sich daher, dem Drängen der öffentlichen Meinung in diesem Falle nachzugeben und amtlich einzugreifen. Bevor man sich jedoch zu einer größeren Expedition entschließe, wolle man die Nachrichten abwarten, welche ein Seehandlungsschiff, das Auftrag habe, von Südamerika aus China anzulassen, mitbringen werde. Vor der Hand scheine es nur angezeigt, einen Sachverständigen mit einer Musteransammlung nach Ostasien zu senden und ein Konsulat zu errichten. Als geeignet für die Mission seien Grube, der als sprachkundiger, unterrichteter Mann gelte und früher in Amerika gelebt habe, der Missionar Gützlaff, sowie der Konsul Wichers zu Altona in Vorschlag gebracht. Da letzterer verheirathet und Kaufmann sei, würde er zu hohe Entschädigung verlangen. Es empfehle sich deshalb, da auf Gützlaff schwerlich zu rechnen, am meisten Grube. Die Zollvereinstaaten zu Beiträgen aufzufordern, würde die Sache zu sehr verzögern.

Der König ertheilte seine Zustimmung. Grube wurde daher engagirt und mit dem Titel „Kommerzienrath“ ausgerüstet. Von seinem Auftrage wurde den Vereinsstaaten Mittheilung gemacht, und die Kunde erregte überall große Befriedigung. Am 1. August 1843 reiste er von Düsseldorf nach London ab, wo ihm Bunsen Empfehlungen und Bekanntschaften

vermittelte. Am 1. September brach er nach Asien auf. Er besuchte die Häfenplätze Chinas wie Japans und anderer ostasiatischer Gebiete. Im Frühling 1845 wandte er sich nach Java. Hier erlag er am 25. Juni 1845 in einer Stadt des Innern dem Fieber. Die Todesnachricht gelangte erst durch Vermittlung des hamburgischen Konsuls in Kalkutta nach Berlin.

Die Absendung eines weiteren handelspolitischen Agenten erachtete Flottwell für überflüssig, da der Zweck der Reise Grubes im Wesentlichen erreicht worden sei. Das Einzige, was für die nächsten 15 Jahre zur Beförderung des Handels nach Ostasien noch geschah, war die Ernennung einiger Kaufleute in den wichtigsten Hafenplätzen zu preussischen Konsuln. Die Folge war, daß andere Nationen, welche die Kosten weniger sparten, Preußen auf jenen Märkten erheblich überflügelten.

10. Kapitel.

Im engsten Zusammenhang mit den Bestrebungen nach Ausdehnung des überseeischen Handels stand die Bewegung, welche seit Anfang der 40er Jahre den Erwerb von Kolonien für den Zollverein bezweckte. Die Zahl der auswärtigen Unternehmungen preussischer Unterthanen war bis dahin sehr gering gewesen. Der Mangel eines Nordseehafens, die Nothwendigkeit, über fremde Gebiete oder die entlegene Ostsee den Verkehr zu führen, machten es sehr schwer, auch nur direkte Handelsbeziehungen über See anzuknüpfen.

Die erste größere Gründung, welche derartige Zwecke verfolgte, war die rheinisch-westindische Kompagnie mit dem Sitz in Elberfeld¹⁾. Sie war 1821 daselbst von dem Kaufmann Jakob Alders in Verbindung mit zwei Hamburger Geschäftsleuten, K. K. Becker und P. Ch. Holzschue, mit einem anfänglichen Kapital von 75 000 Thlr. gegründet worden und bezweckte besonders den Export nach Westindien. Die Gesellschaft, bei welcher auch die preussische Regierung sich mit Geldmitteln beteiligte, machte anfangs erträgliche Geschäfte nach Mittel- und Südamerika besonders in schlesischen Leinen und Baumwollwaaren. Doch war ihr Umsatz nie besonders groß. In Folge von Mißgeschick aller Art mußte sie sich 1832 auflösen. Während der 10 Jahre ihres Bestehens hat sie für etwa 8 Mill. Thaler an Waaren exportirt.

Nicht glücklicher war der Erfolg des gegen Mitte der 20er Jahre ebenfalls in Elberfeld im Zusammenhang mit der genannten Kompagnie gegründeten deutsch-amerikanischen Bergwerkvereins, welcher Silberminen in Mexiko ausbeutete und an dessen Spitze die Herren J. A. von Carnap, W. Wittenstein, Eschleiden, vom Rath, von der Heydt standen. Schon

¹⁾ Dr. A. Zimmermann, Blüthe und Verfall des Leinengewerbes. S. 292. 328.

1829 mußte derselbe bei der Preussischen Bank ein Darlehn von 250 000 Thlr. aufnehmen. 1831 gingen die Geschäfte so schlecht, daß man sich entschloß, den Subdirektor Schleiden persönlich nach Mexiko zu senden. Der Verein hatte viel zu viel auf einmal unternommen. Seine Gruben und Haciendas lagen in drei Gruppen zu Revilla, Angangueo und Sultepec. Die mittlere Gruppe brachte nur Schaden. Es fehlte an Geld und tüchtigen Leitern. Schleiden gelang es, das Unternehmen wieder auf guten Fuß zu bringen. Doch nicht lange, so wuchsen die Schulden wieder ins Ungemessene. Die deutschen Beamten erhielten oft keinen Gehalt und überhäuften das deutsche Generalkonsulat mit Klagen. Dazu trafen Unfälle aller Art den Verein. Ende 1836 hielt Schleiden die Liquidation für unvermeidlich. Mexiko beschlagnahmte einige Minen, der Konkurs brach aus und Schleiden trat in die Dienste einer englischen Gesellschaft in der Provinz Sonora. Selbst die privilegierten Gläubiger des Vereins erhielten schließlich nur 19 $\frac{3}{4}$ % ihrer Forderungen. Die Preussische Bank scheint ganz ausgefallen zu sein.

Noch unbedeutender war der Erfolg einer 1836 vom Konsul Kaufmann Delius in Bremen und Kommerzienrath Bahre zu Hamburg gegründeten Wupperthalgesellschaft, welche den Export nach Westafrika und den Vereinigten Staaten bezweckte. Ebenso todtgeboren erwies sich endlich eine um dieselbe Zeit in Hamburg ins Leben gerufene Gesellschaft für Südkarolina. Vater derselben war nach des Ministerresidenten von Rönne Bericht ein ehemaliger holsteinischer Baner Schulz, der erst Bootsmann auf dem Savannahluß, dann Agent einer Dampfergesellschaft wurde und sich schließlich auf große Landspeditionen legte. Er hatte in Südkarolina eine Stadt Hamburg gegründet, dahin den Baumwollhandel aus Georgia theilweise abgelenkt und wollte nun Ansiedler für sein Land haben.

Alle diese und ähnliche Unternehmungen gingen von wenigen Personen aus und fanden geringen Anklang im Publikum. Fabrikanten wie Kaufleute wollten im Durchschnitt weder von direktem Exporthandel noch von Unternehmungen in fernem Ländern hören. Erst der steigende Wohlstand und die immer wachsende, im Innern nur schwer noch Absatz findende Produktion erweckten das Bedürfnis nach neuen Märkten. Dazu kam nun seit Ende der 30er Jahre eine bis dahin unbekannte Erscheinung: die rasch zunehmende Auswanderung zahlreicher Familien nach Amerika, wovon hauptsächlich Süd- und Mitteldeutschland betroffen wurden.

Die Regierungen widmeten der Bewegung zunächst wenig Aufmerksamkeit. Man entließ die Leute ruhig aus dem Staatsverbande und kümmerte sich nicht weiter um ihr Geschick. Vergebens regte ein Dr. A. Seitz 1839 Gründung einer deutschen Kolonie unter Preußens Protektorat in Texas an, indem er die ungeheuren Verluste Deutschlands durch die Auswanderung nachwies¹⁾. Vergebens mahnte der alte Freiherr von Gagern, welcher schon in den ersten Jahren des Bundestags Maßregeln zu Gunsten der Auswanderer beantragt hatte, 1840 in der darmstädtischen ersten Kammer, den fortziehenden Unterthanen Ueberwachung und Schutz zu Theil werden zu lassen. Die heftige Regierung blieb theilnahmslos, und die

¹⁾ Anregung zur Gründung einer deutschen Colonie. Bülbingen 1839.

zweite Kammer erklärte sich lebhaft gegen jede Förderung der Auswanderung. In anderen Staaten kam die Angelegenheit gar nicht einmal zur Sprache.

Um so regeres Interesse wandten ihr Privatleute zu. Im Juni 1841 fand sich bei dem preussischen Gesandten in London, Baron Bülow, ein nachmals oft genannter Mann J. J. Sturz ein. Er erzählte ihm, daß er seit längerer Zeit in Brasilien ansässig sei und die Bildung von Dampfschiffahrtsgesellschaften für die dortigen Flüsse betrieben habe. Er besitze jetzt ausgedehnten Grundbesitz am Amazonenstrom und sei brasilianischer Bürger. In einem Schreiben legte er die Aussichten dar, welche jenes Land deutschen Einwanderern eröffne, und die Möglichkeit, dort rein deutsche Ansiedelungen zu gründen, welche der Industrie, dem Handel und der Schifffahrt der Heimath gleichen Vortheil bringen müßten. Er erbot sich, zur Gründung derartiger Kolonien behülflich zu sein. Indessen fand sein Antrag wenig Gegenliebe. Bülow meinte, erstens habe sich eine Uebervölkerung in Preußen noch nirgends fühlbar gemacht, zweitens sei der Zollverein bei seiner dermaligen Organisation zu einer gemeinsamen derartigen Aktion unfähig und drittens müßte Brasilien seinen guten Willen doch erst durch Förderung der Handelsbeziehungen beweisen. Wie er nach Berlin berichtete, traute er Sturz auch nicht. Er glaubte, daß es diesem höchstens um Verwerthung seiner eigenen Besitzungen zu thun sei, und hatte ihn dazu im Verdacht, durch die Betonung der Wichtigkeit der brasilianisch-deutschen Beziehungen hauptsächlich Nachgiebigkeit Englands gegen Brasilien herbeiführen zu wollen.

Nicht erfolgreicher war um jene Zeit ein von Hamburg ausgehendes Kolonialunternehmen. Den Anlaß dazu gab die 1839 stattgehabte Gründung einer großen Kolonisationsgesellschaft für Neuseeland in London. An der Spitze der Kompagnie standen einflußreiche Parlamentarier und Kaufleute und ihre energische, durch geschickte Reklame unterstützte Thätigkeit erregte allgemeines Aufsehen. Binnen 2 Jahren schafften 24 Schiffe für sie 7000 Ansiedler nach Neuseeland und wurden 3 Hafenstädte gegründet. Je brennender die Auswanderungsfrage damals gerade auf dem Kontinent wurde, um so aufmerksamer verfolgten Gelehrte und Geschäftsleute das Vorgehen dieser Gesellschaft, welche durch den Verkauf der ihr gehörigen großen Ländereien auf Neuseeland ein großes Geschäft zu machen und nebenbei Tausenden von Menschen damit ein neues Heim sowie der englischen Regierung ein neues blühendes Kolonialland zu schaffen im Begriff war. Der Geograph Karl Ritter studirte in London die Thätigkeit und die Aussichten der Gesellschaft und entwarf ein glänzendes Bild davon in einem Vortrag, welchen er im Berliner wissenschaftlichen Verein hielt.

Der Hamburger Syndikus Sieveking aber begnügte sich nicht mit dem bloßen Studium dieser Angelegenheit, sondern er faßte den Plan, für Deutschland ein ähnliches Unternehmen ins Werk zu setzen. Er trat mit der Neuseeland-Kompagnie in Beziehungen und schlug derselben vor, ihr Besitzrecht auf die Chatam Islands, eine Gruppe unbedeutender Inseln, nordöstlich von Neuseeland an eine Hamburger Kolonisationsgesellschaft abzutreten. Die Kompagnie gieng darauf ein, da einmal die Inseln fast

werthlos und andererseits Entgegenkommen und Förderung ihrer Zwecke seitens der deutschen Hafenstädte ihr sehr erwünscht waren. Sieveking wandte sich alsdann Ende 1841 persönlich an die leitenden englischen Staatsmänner Sir Robert Peel und Lord Aberdeen, um über ihre Stellung zu der Angelegenheit ins Klare zu kommen. Beide äußerten sich angeblich entgegenkommend und erklärten, daß England über jene Inseln keine Hoheitsrechte beanspruche, daß dieselben lediglich Privateigenthum seien und daher auch nichts im Wege stehe, wenn Hamburg die Souveränität über dieselben erwerben wolle.

Auf Grund dieser Erklärung wurde im Frühjahr 1842 zu Hamburg seitens der patriotischen Gesellschaft der Plan zur Gründung eines Kolonisationsunternehmens für die Chatam Inseln entworfen. Man beschloß zwar, Niemanden zur Auswanderung anzuregen oder dabei zu unterstützen, aber die einmal zum Verlassen der Heimath fest Entschlossenen nach jenen Inseln zu leiten und dort eine deutsche Kolonie zu gründen. Der Plan fand freilich nicht überall in Deutschland Beifall, und es fehlte nicht an Stimmen, welche die Inseln für durchaus ungeeignet zu einer gedeihlichen Ansiedelung erklärten, aber andere Kreise unterstützten die Unternehmung eifrig. Schließlich scheiterte alles an der Haltung der englischen Regierung. Im Frühjahr 1842 erklärte nämlich das Foreign Office plötzlich, entgegen den früheren Äußerungen der Minister, daß die Chatam Inseln zu Neuseeland gehörten und somit den dortigen Gesetzen unterlägen. Danach aber sei ein Verkauf großer Landstrecken unzulässig. Die neuseeländische Kompagnie war demzufolge außer Stande, die vorläufige Uebereinkunft mit der Hamburger Gesellschaft vom 12. September 1841 zu erfüllen, und von der Aulegung einer deutschen Kolonie in jenen Breiten konnte nicht mehr die Rede sein. Der Hamburger Verein löste sich daher wieder auf und die deutschen Auswanderer, welche Neigung gehabt hatten, mit ihm abzuschließen, wandten sich theilweise nach Neuseeland.

Inzwischen steigerte sich die Auswanderung aus den verschiedenen Theilen Deutschlands nach den Vereinigten Staaten. Friedrich List, der schon in seinem nationalen System lebhaft für den Erwerb überseeischer Besitzungen eingetreten war, widmete der Bewegung 1842 eine eigene Untersuchung in der Schrift: „Die Ackerverfassung, die Zwerchwirtschaft und die Auswanderung“. Nach seiner Ansicht drängte neben den durch Mißregierung vielfach unerträglich gewordenen gesellschaftlichen Zuständen besonders die fehlerhafte Ackerverfassung die ländliche Bevölkerung zum Verlassen ihres Geburtslandes, obwohl dasselbe weder an Menschen noch Kapital und anderen Kräften Ueberfluß habe. Zur Heilung der vorhandenen Mißstände sei augenblicklich die Auswanderung nicht ganz zu entbehren, aber man dürfe dann sowohl im Interesse der Fortziehenden als der Zurückbleibenden die Leute nicht vereinzelt, aufs Gerathewohl und nach einem beliebigen Lande ziehen lassen. Denn in diesem Falle verliere man die Person der Auswanderer und ihr Vermögen, erziehe sich Konkurrenten und vernachlässige eines der wichtigsten Mittel zur Hebung des auswärtigen Handels und der Schifffahrt, ganz abgesehen davon, daß die der fremden Verhältnisse unkundigen Leute häufig elend zu Grunde gingen. Die Erfahrung lehre, daß am besten die größeren Gesellschaften von Auswan-

derern fortgekommen seien und unter ihnen wieder die von energischen Männern einheitlich geleiteten. Man brauche nur an die Erfolge der württembergischen „Auswanderungshauptlinge“ Rapp, Haller, Bäumler und die der Herrnhuter zu denken. Es empfehle sich daher, daß Auswanderungslustige sich stets zu größeren Gemeinschaften vereinigen und die planmäßige Vorbereitung und Leitung der Ansiedlung einem Führer, am besten einem erfahrenen Geistlichen, anvertrauen.

Natürlich müßten die Vereinigten Staaten, wo es weder Patrimonialrechte noch Zehnten, Frohnen, kulturhinderliche Gesetze oder Willkür gebe, jeder nur mit der Natur zu kämpfen habe und die Früchte seines Fleißes ausschließlich ernte, auf jeden Europäer eine große Anziehungskraft üben, aber im Grunde genommen sei diese Richtung der Auswanderung ganz unnatürlich. Es wäre gerade, als wenn der laudsuchende Anwohner des Delaware, Susquehanna und Hudson nach Australien statt nach dem Westen seines Landes sich wendete. Der Osten Preußens, Mecklenburg, vor allem aber die dünn bevölkerten Gegenden Oesterreichs, Ungarns und der unteren Donauländer seien das von der Natur gegebene Gebiet für die deutschen Ansiedler. Fruchtbare unbenußtes Land sei dort in Fülle vorhanden und die Donau biete eine prächtige bequeme Straße für die Auswanderer und den Handel. Die wirthschaftlichen und politischen Vortheile, welche die Folgen einer nach diesen Gegenden gerichteten Kolonisationspolitik sein würden, ließen sich gar nicht absehen. Es handle sich dabei nicht um eine Germanisirung Ungarns, sondern um eine Stärkung und Förderung dieser Nation, um im engen Bunde mit ihr die weiten Flächen der Donauländer zu erschließen. Die Gemeinden, große Aktiengesellschaften oder am besten die Staaten sollten diese Angelegenheit in die Hand nehmen, die zu kolonisirenden Gebiete vorbereiten, die Leute verpflanzen und zu gleicher Zeit in der Heimath die bisherigen Mißstände beseitigen, um die Lage der Zurückbleibenden zu verbessern!

Die Anregung Lists fiel bei den Regierungen auf keinen fruchtbaren Boden. Hinsichtlich der Donauländer war bei den vielen politischen Schwierigkeiten und der Schlassheit Oesterreichs an einen Erfolg gar nicht zu denken. Für die überseeische Auswanderung aber etwas zu thun, fehlte es an Organen im Auslande, an einer Flotte und im Ganzen an der nöthigen Sachkunde. Man begnügte sich wie früher durch die Zeitungen vor der unbedachten Auswanderung zu warnen.

Es blieb Privatleuten vorbehalten, die ersten Schritte zur Erwerbung von Auswanderungsgebieten zu thun. Leider wurden sie aber dabei nicht von wirklichen Kennern und ehrlichen Praktikern geleitet, sondern von höchst bedenklichen amerikanischen Spekulanten.

Seit Jahren schon bildeten damals Texas und Mittelamerika mit ihren ungeordneten Verhältnissen ein beliebtes Feld für Abenteuerer. In dem ersteren Lande, welches damals noch mexikanische Provinz war, wo die Regierung aber fast gar keinen Einfluß besaß, hatten Nordamerikaner, Gott weiß wie, alles unbefiedelte Land auf dem Papier in ihren Besitz gebracht. Sie hatten, wie Köhne 1836 berichtete, ihre riesigen Grants theilweise an Aktiengesellschaften in New York verkauft, welche nun durch Agenten die einzelnen Stücke mit lauteſter Reklame zum Verkauf anboten.

Man wußte ganz gut, daß das meist Schwindel war, aber gegen die einflußreichen Geldleute wagte Niemand zu opponiren.

Die Empörung gegen Mexiko ging von diesen Grantbesitzern, den sogenannten „Emprearios“ aus, welche auf diese Weise ihre Ansprüche gegen das Einschreiten der alten Regierung sicherstellen wollten. Die Mexikaner, welche weder genügend Truppen noch Geld besaßen, um den Aufstand niederzuwerfen, sahen sich damals nach auswärtiger Hülfe um. Herbst 1837 wandte sich der Präsident Don Anastasio Bustamente an den preussischen Geschäftsträger von Gerolt, um die Beförderung deutscher Auswanderung nach den Grenzdistrikten der Republik anzuregen. Gerolt, welcher über Natur und Besiedelungsfähigkeit jener Gegenden ein sehr günstiges Urtheil hegte, stellte als Vorbedingung Landabtretungen an Preußen hin, da sonst für Schutz und Ordnung unter den Ansiedlern nicht gesorgt werden könnte. Der auswärtige Minister hatte dagegen im Prinzip Nichts einzuwenden. Er bat Gerolt, einen Kolonisationsplan zu entwerfen. Doch wollte dieser erst in Berlin anfragen. Ehe von dort eine Antwort eintraf, erneuerte der Präsident Anfang 1838 seine Anerbietungen. Den deutschen Staaten sollte direkte Einwirkung auf Kolonien in den Grenzprovinzen und Landentschädigung zu Theil werden. Gerolt empfahl dringend, die Sache ins Auge zu fassen. Kalifornien sowohl als Texas böten für die Zukunft beste Aussichten, und es würde für Deutschland wie für die Auswanderer von gleichem Vortheil sein, wenn die schon damals auf 30 000 Menschen jährlich veranschlagte Auswanderung sich diesen Gegenden statt den Vereinigten Staaten zuwendete.

Diese Auffassung fand aber nichts weniger als den Beifall der Berliner Staatsmänner. Das Auswärtige Ministerium hielt die Schwäche der mexikanischen Regierung und die Entfittlichung ihrer Beamten für zu bedenklich, um die Auswanderung nach jenem Lande zu lenken. Der König theilte diese Ansicht, und der Geschäftsträger in Mexiko erhielt daher am 28. Juli 1838 die Mittheilung, daß es preussischer Grundsatz sei, die Auswanderung nicht zu fördern. Derselbe müsse erst recht Mexiko gegenüber gelten, wo es an allem Schutz für die Person und das Eigenthum fehle. Er solle die dortige Regierung vertraulich bestimmen, keine weiteren Vorschläge an Preußen zu richten. — Die Nordgebiete Mexikos blieben somit ihrem Schicksal überlassen und die dort abenteuernden Jantkes unterließen Nichts, um ihre baldige vollständige Lösung herbeizuführen.

Ähnlich ungeordnete Zustände herrschten in Mittelamerika, besonders an der damals noch keiner der Republiken fest einverleibten Moskitoküste bei Nicaragua. Auch hier trieben Abenteurer aller Art ihr Wesen, erwarben auf dem Papier große Landkonzessionen und sahen sich nach Leuten um, welche ihnen dieselben abtansen möchten.

Da in England und Amerika die Aussichten solcher Landpekulanten mit der Zeit immer schwächer geworden waren, lenkten sie ihre Blicke sofort nach Deutschland, als den Zeitungen zufolge dort ein lebhaftes Streben nach kolonialen Besitzungen sich geltend machte. Sie fanden williges Ohr zunächst bei einer Gesellschaft süddeutscher Reichsunmittelbarer, welche im Jahre 1842 auf Betreiben des nahen Verwandten der englischen Königin, des Fürsten Leiningen, eines besondern Gönners Listz, zusammengetreten

war. Es gehörten zu diesen Herren auch die Herzöge von Nassau, Weiningen, Koburg, der Landgraf von Hessen-Homburg, der Fürst von Schwarzburg-Rudolstadt und Prinz Friedrich von Preußen. Zunächst entsandten dieselben die Grafen Joseph von Voos-Waldeck und Victor von Weiningen nach Texas, um dort die Verhältnisse zu prüfen und ein geeignetes Territorium zu erwerben. Man rechnete darauf, daß das eben von Mexiko abgefallene dünnbevölkerte Land den Zuzug einiger Tausend Deutschen mit offenen Armen aufnehmen werde. Die Sendboten hatten den Auftrag, vom texanischen Kongresse eine Landkonzession mit besonderen Vorrechten zu erwerben.

Es zeigte sich indessen an Ort und Stelle, daß dieser Beschluß ohne Kenntniß der wahren Sachlage gefaßt war. Man hatte in Deutschland keine Vorstellung von dem wahren Wesen der Machthaber in der neuen Republik. Handelte es sich doch für sie einestheils nur um freie Ausnützung ihrer auf unklare Weise erworbenen Landansprüche, andernteils um Erhaltung eines Regermarkts für die Plantagenbesitzer im Süden der Vereinigten Staaten, welche ihr Interesse durch die von Seiten der mexikanischen Regierung erfolgte Aufhebung der Sklaverei bedroht sahen. Die beiden süddeutschen Herren fanden daher keineswegs das gehoffte Entgegenkommen. Man erklärte ihnen vielmehr, daß alles Land bereits an Em-prefarios vergeben sei und daß die Verfassung die Ertheilung von Privilegien verbiete.

Graf Voos gewann unter solchen Umständen die Ueberzeugung, daß der zu Hause gefaßte großartige Plan unausführbar sei. Bei der Güte des Landes hielt er aber immerhin einzelne Ansiedelungen für aussichtsvoll, wovon er sich aus der Entwicklung einer von ihm gegründeten Plantage Nassau am Jack Creek überzeugt hatte. Er rieth daher, nur privatim in Texas ein Stück Land zu kaufen und zu besiedeln. Optimistischer faßte die Verhältnisse Graf Weiningen auf, welcher im März 1843 in Deutschland wieder eintraf. Seine günstigen Berichte fanden mehr Glauben als die Warnungen seines Gefährten. Es wurde daher im Juni jenes Jahres eine Versammlung aller Interessenten im Schlosse zu Viebrich abgehalten und dort ein Verein für Beförderung der Auswanderung nach Texas gegründet. Mit dem hier niedergesetzten provisorischen Komitee trat auf der Stelle ein texanischer Landspekulant in Verbindung. Es war ein gewisser Bourgeois d'Orvonne, welcher einen etwa 450 Quadratmeilen großen Grant im Westen von Texas besaß. Das Land lag ziemlich entfernt von der Küste, soll aber gut gewesen sein. Der Fehler war nur, daß die Konzession schon Mitte 1844 erlosch, wenn bis dahin nicht einige Tausend Familien darauf angesiedelt waren. Graf Voos hatte Bourgeois Verkaufsvorschläge abgelehnt, da er sich überzeugt hatte, daß auf eine Verlängerung der Konzession nicht zu rechnen sei. Unabgesehen dadurch reiste der Herr aber nach Deutschland, um dort sein Heil bei dem Verein zu versuchen. Und in der That ging derselbe darauf ein. Vergebens warnte Graf Voos-Waldeck, als er im Januar 1844 aus Texas heimkehrte, nochmals vor dem Anlauf und suchte die Aussichtslosigkeit der gehegten Pläne darzuthun. Seine Worte verhallten ungehört, und man ließ ihn und mehrere Gleichdenkende unbekümmert aus dem Unternehmen ausscheiden.

Am 25. März 1844 bildete sich der „Verein zum Schutze deutscher Einwanderer in Texas“ mit einem Kapital von 200 000 Gulden und dem Siege in Mainz¹⁾. Unterm 9. April 1844 wurde in ganz Deutschland ein Aufruf verbreitet, welcher die Zwecke der Gesellschaft dem deutschen Volke darlegen sollte. „Der Verein will den Trieb zur Auswanderung weder anregen, noch entschuldigen. Geung das Bedürfniß besteht einmal, und läßt sich leider eben so wenig weglängnen, als es möglich ist, jenem immer lebendigeren Triebe Einhalt zu thun. Vielfältige Ursachen wirken dabei zusammen: die Verdrängung der Handarbeit durch das Maschinenwesen; die großen, fast periodischen Unfälle, die den Handel heimsuchen; die zunehmende Verarmung, eine Folge der Uebersättigung und des Mangels an Arbeit; endlich wohl auch der gerühmte Reichthum des Bodens im neuen Lande, und die manchemal belohnte, oft getäuschte Hoffnung auf ein besseres Segn und Wirken jenseits der Meere. — Unter solchen Verhältnissen müßten die Auswanderer in der That einem besseren Loose entgegengehen, wenn sie, in wohlgeordneter Masse zusammenhaltend, eine richtige Leitung und einen wirksamen Schutz in der Fremde säuben. Und somit ist die Nothwendigkeit wie der Zweck des Vereins von selbst gegeben: er will es versuchen, die Auswanderung zu regeln und zu leiten, damit die Möglichkeit gegeben werde, daß die Deutschen in Amerika eine neue Heimath wiederfinden, und aus dem ununterbrochenen Zusammenhange unter sich und mit dem alten Vaterlande ein gewerblicher und Handelsverkehr entstehe, der beiden zum materiellen und geistigen Gewinn gereichen muß.“ Der Verein habe sich nach langer sorgfältiger Prüfung für Texas entschieden, welches sich durch gesundes Klima, fruchtbaren Boden, Reichthum seiner Erzeugnisse und leichte Verbindung mit Europa auszeichne. Er habe durch erfahrene Männer das Land bereisen lassen und dieselbst ein Gebiet von etwa 450 Quadratmeilen erworben. Jeder unverheirathete Auswanderer bedürfe eines Kapitals von 300, jede nicht zahlreiche Familie von 600 Gulden. Dafür gewähre man Ueberfahrt auf guten geräumigen Schiffen, Ernährung, Ueberführung nach dem Vereinslande und theile jeder Familie 320 Acres Landes (gleich etwa 500 Morgen), jedem Unverheiratheten die Hälfte davon frei zum Besitz zu. Es werde für Errichtung von Kirchen und Schulen, Aerzte, Abjaz der Produkte und alles sonst Nöthige Sorge getragen und auch Heimreise der nicht zufriedengestellten Leute vermittelt werden. Im September 1844 gehe der erste Zug Auswanderer ab.

Im Mai 1844 wurde darauf der Prinz Karl zu Solms-Braunfels, ein junger unternehmungslustiger, aber ganz und gar geschäftsunkundiger Offizier in Begleitung des Herrn Bontgeois nach Texas geschickt, um dort die Vorbereitungen zur Aufnahme der ersten Ansiedler zu treffen. Am 1. Juli kam der Prinz an seinem Ziele an. Die erste Kunde, welche ihn empfing, war die, daß der Kongreß den Bourgeois'schen Grant für er-

¹⁾ Der eigentliche Leiter des Vereins, Graf von Castell, hatte an verschiedenen Orten, auch in Berlin, Theilnahme für das Unternehmen zu erwecken verstanden. Doch vermied der König Friedrich Wilhelm, um keinen Anstoß bei Mexiko zu erwecken, jede Einmischung der Regierungsorgane. Selbst der auswärtige Minister wurde von der Sache nicht in Kenntniß gesetzt.

loschen erklärt hatte! Alle Bemühungen, eine Rücknahme dieses Beschlusses durchzusetzen, scheiterten. —

Gleichzeitig mit dieser Kunde traf in Mainz ein aus Kassel gebürtiger Einwohner der texanischen Stadt Houston Henry Francis Fischer ein, um dem Verein einen Grant anzubieten, den er mit einem Herrn Müller zusammen von der texanischen Regierung 1843 erhalten hatte. Dieses etwa 4 Millionen Acres große Landstück lag zwischen den Llano und Colorado, weit von der Küste entfernt, war von wilden Indianern bewohnt und überhaupt noch nie von einem Weißen betreten worden. Laut der Konzeptionsurkunde sollten aber darauf bis zum 1. September 1847 nicht weniger als 6000 Familien angesiedelt werden.

Man sollte es nicht für möglich halten, aber ohne von der Beschaffenheit und Lage des Gebietes eine Ahnung zu haben, kaufte der Mainzer Verein Fischer sein Recht angeblich für 12 000 Gulden ab, versprach ihm ein Sechstel des Landes, machte ihn zum Kolonialdirektor und sandte ihn mit 10 000 Dollars zum Ankauf von Transportmitteln und Ackergeräthen nach Texas, um Prinz Solms zur Seite zu stehen. Gleichzeitig wurde die Agitation in der Presse eifrig fortgesetzt. Täglich wurden das gesunde Klima und die Fruchtbarkeit des Landes gerühmt und mit Entrüstung alle diejenigen Personen, welche diese Schilderungen als sehr übertrieben bezeichneten und die in Texas herrschenden wahren Zustände ausdeckten, für Lügner oder Reider erklärt. Auch das Gerücht wurde ausgepflanzet, daß England Agenten nach Deutschland geschickt habe, die das Unternehmen um jeden Preis vereiteln sollten.

Die Augsburgische Allgemeine Zeitung hob dem gegenüber hervor, daß es, falls die glänzenden Schilderungen von Texas auf Wahrheit beruhten, doch höchst merkwürdig sei, daß dann dieses Paradies nicht bereits Millionen von Bewohnern zähle. Der übereinstimmende Inhalt vieler Berichte von Sachkennern lasse jedenfalls das Land in weniger günstigem Lichte erscheinen. Unter allen Umständen sei der Verein verpflichtet, öffentlich genaue Auskunft darüber zu geben, wo das von ihm gekaufte Land liege, von wem es erkaufte sei, welche Garantie für die Ehrlichkeit des Verkäufers bestehe, wie weit das Gebiet von den Indianerterritorien entfernt und welche Sicherheit vorhanden, daß im Falle einer Annexion von Texas durch Mexiko oder die Vereinigten Staaten das Recht des Vereins in Kraft bleibe. Der Verein wagte es nicht, diese offene Anfrage einfach unbeantwortet zu lassen, aber andererseits war er auch nicht geneigt, den oben mitgetheilten wahren Sachverhalt zu enthüllen. Er ergriff daher den Ausweg, mit der Miene der beleidigten Unschuld und, ohne ein Wort von der Vorgeschichte verlauten zu lassen, in der Allgemeinen Zeitung zu erklären, daß dem Verein günstige Berichte vorlägen. Er habe seine Rechte von Herrn Fischer gekauft und damit ein fruchtbares, nur aus Wald, Wiesen und Hügeln bestehendes Land ohne Sümpfe und Insekten, am Colorado-Flusse und der alten spanischen Straße von Santa Fe nach San Antonio gelegen, erworben. Von der Küste aus sei das Gebiet in 7 Tagen zu Wagen zu erreichen und alle Vorbereitungen zur Aufnahme der Ansiedler seien getroffen. Der Grant sei unbevölkert und von keinen Indianern besätigt. Eine Annexion werde in Nichts die rechtliche Lage ändern. Gleich-

zeitig appellirte der Verein an das patriotische Herz der Presse und meinte, daß er für seine selbstlosen Anstrengungen doch wohl eine wohlthollendere Behandlung beanspruchen könne.

Der Prinz Solms zog mittlerweile in Texas umher, zunächst begleitet von dem Herrn Bourgeois, besuchte die von Graf Boos angelegte Rassauplantage und ließ sich als distinguirter Fremder feiern. Seine Berichte, soweit sie bekannt geworden sind, enthalten kein Wort über die ihm obliegende schwere Aufgabe, sondern handeln nur von der freundlichen Aufnahme, die er gefunden, und den Hoffnungen, die er hegte. Einen ernstlichen Versuch, das Fischersche Gebiet auch nur zu sehen, hat er überhaupt nicht gemacht. Es geschah Nichts als die Errichtung einiger Schuppen und die Aufspeicherung von Lebensmitteln an einem Punkte der südlich von Galveston gelegenen Lavaccabay, von wo der Marsch nach dem Innern angetreten werden sollte.

Im November traf die erste Schaar Auswanderer in Galveston auf der Bremer Brigg Johann Dethardt ein. Im Dezember folgten noch zwei andere Schiffe. Auf Küstenschiffen wurden die Leute nach dem oben genannten Punkte geschafft, wo sie aber bei schlechter Verpflegung jetzt monatelang liegen bleiben mußten, da es an Wagen fehlte und heftige Regen dazu alle Wege unpassirbar gemacht hatten. Ueberdies war der Prinz mit dem Kolonialdirektor Fischer, welcher sich sehr unzuverlässig erwies, in Streit gerathen und hatte denselben abgesetzt, wofür dieser sich nach Kräften rächte. Die Wartezeit füllte der Prinz damit aus, daß er aus den Auswandern eine kleine Truppe bildete, die er fleißig exerciren ließ.

Als man endlich im Frühjahr 1845 soweit war, um ausbrechen zu können, kam die Kunde, daß schon die Vereinigten Staaten die Annexion von Texas vollzogen hätten und daß in Folge dessen Unruhen mit Mexiko ausgebrochen seien. Mit der Idee, ein unabhängiges Neuddeutschland zu schaffen, war es also nunmehr so wie so vorbei. — Mühselig zogen die Deutschen im März 1845 unter Solms Leitung durch das weglose Land. Es zeigte sich bald, daß die schwerfällige Karavane niemals das Hunderte von Meilen im Innern gelegene Fischersche Gebiet erreichen könne. Da entschloß sich der Prinz, auf eigne Faust ein am Gouadeloupe, etwa 10 Tagereisen von der Küste gelegenes kleines Landstück zu kaufen und dort die Kolonisten anzusiedeln.

Am 28. April 1845 legte er daselbst feierlich den Grundstein zu der Stadt Neu-Braunsfels und dem Fort Sophienburg. Zu der vor einigen Jahren bekannt gewordenen Gründungsurkunde erzählt der Prinz die Geschichte des Vereins und seine Thaten, schildert die durchgemachten Entbehrungen und Strapazen und sagt davon: „ich ertrug sie jedoch, wie es einem deutschen Manne zukommt, und schreibe dies nächst dem Schutze des Allerhöchsten hauptsächlich dem Andenken derjenigen Dame zu, welcher ich mein Herz weihete; und bei dem Gedanken an welche mir nichts unüberwindlich erschien.“¹⁾ — Zu der Zutheilung der den Auswanderern kontraktlich verprochenen 160 resp. 320 Acres reichte das Gebiet von Neu-Braunsfels freilich nicht aus. Die Kolonisten erhielten nur Hausplätze

¹⁾ R. Meyer, Ursachen der Amerikanischen Konkurrenz. S. 317.

und Gärten, von deren Ertrag sie ihr Leben nicht fristen konnten, und da es überdies zur Aussaat schon zu spät war, mußten sie ihr mitgebrachtes Geld aufzehren und für theure Preise ihre Bedürfnisse im Vereinsmagazin decken. Die müßige Zeit wurde mit militärischen Uebungen, Schildwachestehen und Trinken ausgefüllt! —

Gleichzeitig etwa mit dem Texasunternehmen wurde in Deutschland ein zweiter Kolonisationsversuch in Scene gesetzt, welcher seine Anregung ebenfalls amerikanischen Landpekulanten verdankte. Es handelte sich dabei um ein größeres Terrain, welches 1841 von dem Häuptlinge der sogenannten Samböindianer Robert Karl Friedrich an die Kapitän's Willock und Alexander, zwei Mitglieder der englischen 1839 auf seinem Gebiete gegründeten Niederlassung Bluefield, verlichen worden war. Es lag an der wenig bekannten und verrufenen Moskitoküste in Centralamerika. Das Land wurde, obwohl den Verkäufern recht gut bekannt war, daß die Moskitolente die Abtretung bereits wieder aufgehoben hatten, direkt dem König Friedrich Wilhelm für eine Million Thaler angeboten. Die preussische Regierung lehnte die Offerte ohne weitere Prüfung rund ab. Aber die Landpekulanten gaben ihre Hoffnung nicht so leicht auf, und in der That gelang es ihnen, Zeitungen zufolge durch Vermittelung eines zweifelhaften deutschen Eisenbahngründers, beim Prinzen Karl von Preußen und dem Fürsten von Schönburg-Waldenburg Gehör zu finden. Die beiden hohen Herren entschlossen sich, auf ihre Kosten die Verhältnisse an der fernem Küste prüfen zu lassen.

Zu tiefem Geheimniß wurden Mitte April 1844 ein Regierungsrath Fellechner, ein Kreisphysikus Müller und ein Kaufmann Hesse von Stettin über England nach Jamaica gesandt, von wo sie auf einem eigenen Schiffe das Kap Gracias a Dios in Centralamerika aufsuchten, um von dort aus das Willock'sche Gebiet im Moskitolande zu untersuchen. Diese Aufgabe erledigten die Herren erstaunlicherweise in der kurzen Zeit vom 17. Juni bis zum 19. Juli 1844 unter Führung des Samböhäuptlings James Grey. Am 2. August verließen sie Kap Gracias a Dios wieder und trafen am 14. Oktober bereits in Berlin ein. Ihre Beobachtungen und Erfahrungen legte die Kommission in einem 274 Seiten starken Bande nieder, der bereits im Dezember 1844 in der Oeffentlichkeit erschien. Das Land und die Ansichten einer deutschen Ansiedelung darin wurden in dem Berichte in glänzendsten Farben geschildert. England denke nicht daran, irgend welche Ansprüche auf dieses Gebiet zu erheben. Die Eingebornen werden als höchst gesittete und bildungsfähige Menschen dargestellt und über ihre Sprache, Sitten, die klimatischen Verhältnisse, Fauna und Flora eingehende Mittheilungen gemacht. Von den schlimmen Erfahrungen, welche die benachbarte belgische Kolonie San Tomas¹⁾ um jene selbe Zeit bereits in diesem angeblich so herrlichen Lande gemacht hatte, ist dagegen in dem Berichte kein Wort zu finden. Kurz dieses Nachwort ist mit einer so erstaunlichen Kritiklosigkeit und Oberflächlichkeit abgefaßt, daß es der vielgerühmten deutschen Gründlichkeit noch dazu in einer so schwierigen Frage nichts weniger als zur Ehre gereicht.

¹⁾ Näheres darüber in A. von Bülow, Auswanderung und Kolonisation. 1849.

In Wirklichkeit war die Moskitolüste ebenso arm wie ungesund und wiederholte Kolonisationsversuche, welche zu Anfang des Jahrhunderts ein Schotte Mc'Gregor und später eine Mademoiselle Maas dort gemacht hatten, waren ehend gescheitert. Das ganze Land stand unter dem Einfluß Englands, dessen dortiger Vertreter gern deutsche Arbeitskräfte hingezogen hätte.

Es wurden denn auch bald nach dem Erscheinen des Berichts Stimmen laut, welche an demselben eine scharfe Kritik übten; doch konnten sie nicht hindern, daß wirklich seitens der drei Kommissare Schritte zur Bildung einer Kolonisationsgesellschaft für Moskitoland geschahen. Lebhaft protestirten dieselben gegen alle Bedenken, die in den Blättern gegen das Unternehmen ausbrachten und beschuldigten auch in diesem Falle England, aus Reib böse Gerüchte auszusprengen. Selbst die Karten des Moskitolandes habe es gefälscht, um durch erfundene Risse und Untiefen fremde Unternehmer fern zu halten. Besonders betonte man die großen Vortheile, welche einer derartigen Ansiedelung bei dem als sicher anzunehmenden Zustandekommen eines interoceanißchen Kanals erwachsen würden. Auf den Einwand, warum denn aber England trotz seiner Eifersucht ein so glänzende Aussichten bietendes Land nicht erwerbe und es ruhig den Deutschen preisgebe, erfolgte keine Antwort.

Im Juni 1845 wurde wirklich zu Berlin ein Verein konstituirt, um die Willod'sche Konzession zu kaufen und die Besiedelung in die Hand zu nehmen. Prinz Karl hatte sich allerdings mittlerweile von der Sache ziemlich zurückgezogen, aber Fürst Schönburg widmete ihr noch Interesse. Die königliche Zeitung griff das Unternehmen aufs heftigste an und bezeichnete es als ein „leichtsinniges Experimentiren zur Aufbesserung prinzipaliter und standesherrlicher Apanagen“. Auch andere Blätter verlangten eine nochmalige gründliche Untersuchung des Landes, ehe man deutsche Bauern dahin schleppe, und brachten Aeußerungen von Reisenden, welche Centralamerika als höchst ungesund und für deutsche Ackerbauer ungeeignet bezeichneten. Aber das machte zunächst wenig Eindruck. Verschiedene Leute, welche bei dem Verein ein Unterkommen erhofften, schrieben lobende Broschüren über die Sache, es wurden öffentliche Versammlungen in Berlin abgehalten und in den Dörfern im Stillen agitirt. In einzelnen Gegenden der Ostprovinzen entstand daher eine lebhafteste Bewegung unter den Bauern, und die Regierungen waren genöthigt, in Berlin anzufragen, ob es wahr sei, daß der Staat hinter der Sache stehe. Der König mußte schließlich unterm 17. Oktober 1845 in einer Kabinettsordre den Minister des Innern veranlassen zu erklären, daß alle Gerüchte, daß der König die Auswanderung der Bauern wünsche, rein erfunden seien.

Im letzten Augenblick scheiterte übrigens die ganze Sache an den übertriebenen Forderungen der Besitzer der Willod'schen Konzession. Troßdem sie seiner Zeit die Erwerbung nur 46 000 Thlr. angeblich gekostet hatte, verlangten sie erst 1 300 000 Thlr. und erklärten sich nur nach langen Verhandlungen endlich bereit, ein Drittel des Gebiets für 300 000 Thlr. herzugeben. Doch knüpften sie daran so viel Bedingungen und Vorbehalte, daß Fürst Schönburg, auf den wohl mittlerweile auch andere Gründe eingewirkt hatten, die Verhandlungen Ende 1845 abbrach. Zellechner er-

hielt eine Anstellung bei der auch bald verkrachten Kolonisationsgesellschaft für die Donauländer.

Die beiden Kolonisationsversuche machten in Deutschland unendliches Aufsehen. In allen Zeitungen wurde die Auswanderungsfrage des näheren erörtert, meist freilich mit mehr gutem Willen als Sachkunde. Im Laufe des Jahres 1843 entstanden zwei Vereine zur Belehrung und Leitung der stetig nicht nur in Süddeutschland, sondern auch am Rhein an Umfang gewinnenden Bewegung. Der eine wurde in Düsseldorf von einer Anzahl Abgeordneter und Großindustrieller der Rheinprovinz als Aktiengesellschaft unter dem Namen „Verein für deutsche Auswanderer“ gegründet. Dieser Verein beabsichtigte zunächst, Nachrichten über die verschiedenen Auswanderungsgebiete einzuziehen und die Emigranten hauptsächlich nach solchen unabhängigen Ländern zu leiten, wo sie Deutschland nicht völlig verloren gingen, sondern die deutschen Handelsbeziehungen fördern könnten. Man sahte besonders Südbrasilien als geeignetes Gebiet ins Auge und trat mit dem Prinzen von Joinville, welcher damals die dort belegenen großen Ländereien seiner Frau, einer brasilianischen Prinzessin, zu verkaufen wünschte, in Verhandlung. Es war zu jener Zeit Aussicht vorhanden, daß Brasilien zum Zollverein in nähere Handelsbeziehungen trete und seine innere Gesetzgebung soweit abändere, daß den Einwanderern religiöse Freiheit und Rechtsicherheit zu Theil werde. Der Prinz von Preußen übernahm das Protektorat dieses Vereins und wirkte auf eine Vereinigung desselben mit der Texasgesellschaft. — Ein zweiter Auswanderungsverein wurde in Württemberg vom Finanzdirektor von Werner ins Leben gerufen und erfreute sich des Beifalls des Königs.

Ebenso wie diese Vereine bekämpfte ein Theil der Presse die Auswanderung nach den Vereinigten Staaten unter dem sehr richtigen Gesichtspunkte, daß in denselben ein höchst gefährlicher Nebenbuhler großgezogen werde. Andererseits warnten die Sachverständigen vor dem unruhigen Texas, welches überdies binnen Kurzem Nordamerika zufallen würde, und dem ungesunden Centralamerika. Man fand, daß außer den Donauländern nur Südbrasilien ein den Interessen der Ansiedler wie der Heimath gleichmäßig entsprechendes Auswanderungsziel bildeten. Um Brasilien näher zu studiren, wurde Abordnung einer aus Naturforschern, Landwirthen und Kaufleuten zusammengesetzten Kommission von Staatswegen dahin vorgeschlagen und für Erörterung der ganzen Kolonisationsfrage ein deutscher Nationalkongreß aus sachverständigen Notabeln und Regierungsvertretern angeregt.

Dem gegenüber wandte man von anderer Seite ein, daß die Auswanderer doch nach wie vor nach den Vereinigten Staaten gehen würden, da sie dort am schnellsten vorwärts zu kommen und unabhängig zu werden Aussicht hätten. Ihnen sei das Interesse der Zurückbleibenden selbstverständlich gleichgiltig, doch fänden auch diese in dem in Folge der Auswanderung steigenden Handelsverkehr mit den Vereinigten Staaten einen gewissen Ersatz. Die Geschichte der englischen und französischen Kolonien beweise, daß überhaupt die Zeit derartiger abhängiger Niederlassungen vorüber sei. Alle die deutschen Kolonialpläne seien reine Spekulationen. Man frage gar nicht nach den Rechtszuständen der in Aussicht genommenen

Länder, sondern nur, „ob der Himmel schön dunkelblau, der Boden Zucker, Kaffee, Baumwolle bringe und ob das Land recht weit in nebelgrauer Ferne liege“. Auf der ganzen Erde gebe es aber keine tropische Kolonie, in welcher Europäer den arbeitenden oder gar selbstarbeitenden Theil der Bevölkerung bildeten. Tropische Kolonien rentirten auch gar nicht mehr, sondern gingen zurück, da die Erzeugung von Kolonialwaaren schon viel zu groß sei. So groß auch die englische Auswanderung jährlich sei, noch nie sei es der englischen Regierung eingefallen, ihre Landesfinder in Tropenländer zu schicken. Von einer Vertheidigung kolonialer Besitzungen im Kriegsfall könnte beim Zollverein natürlich keine Rede sein, und sie würden unter allen Umständen im Krieg wie Frieden die kräftige und unabhängige gegenwärtige Stellung deselben schwächen.

Die preussische Regierung hat sich bis Ende 1844 mit der ganzen Angelegenheit amtlich nicht beschäftigt. Erst im Oktober jenes Jahres gab eine Eingabe des Regierungsassessors von Menzobach dazu Anlaß. Der genannte Herr schwärmte für das Texasunternehmen und hatte sich als Beamter dafür gemeldet. Da aber alle Stellen schon besetzt waren, erbat er von Staatswegen eine Sendung nach Texas, um die Verhältnisse dort zu prüfen und vielleicht einen Handelsvertrag abzuschließen.

Minister von Bülow war keineswegs geneigt, darauf einzugehen. Die Texasfrage gehe weder direkt noch indirekt von den Behörden aus, schrieb er an den Minister von Flottwell und eine Aenderung der bisher hinsichtlich der Auswanderung befolgten Grundzüge sei nicht erfolgt. Die meisten Auswanderer zögen nach den Vereinigten Staaten. Trotz dessen habe man bisher noch keinen Beamten abgesandt, um die dortigen Zustände zu beobachten und in die Bewegung einzugreifen. Um soviel weniger könne bei Texas davon die Rede sein. Es komme noch dazu, daß die nächste Zukunft dieses Landes sehr ungewiß sei und die zahlreiche Indianerbevölkerung Gefahren bedinge. Trotz dessen hätten die Auswanderer sich dahin gewandt, ohne Rath oder Unterstützung vom Staat zu erbitten. Sie müßten nun die Folgen tragen! Nach einem Handelsvertrag bestehe bisher kein Bedürfnis und man würde durch einen solchen Schritt Mexiko verletzen. Ueberdies existire ein von den Haussen mit dem neuen Staate geschlossener Vertrag, der allen deutschen Staaten den Beitritt gestatte. — Bülow schloß hieran die Einladung an die inneren Minister zu einer Konferenz über die hinsichtlich der Auswanderung zu befolgenden Grundzüge. Von vielen Seiten werde Leitung und Unterstützung der Bewegung durch die Regierungen gefordert. Es wäre dazu festzustellen, ob die Auswanderung in neuerer Zeit zugenommen und ob sie für ganz Preußen oder nur für einzelne Gegenden ein Bedürfnis geworden sei. Seines Wissens beschränke der Fortzug sich hauptsächlich auf die Regierungsbezirke Trier, Lingen, Tiedenburg. Obwohl die Auswanderer formell aus dem Unterthanenverband ausgeschieden, hätten sich doch Konsuln und sonstige Agenten im Auslande oft aus Menschlichkeit ihrer angenommen. Ein Rechtsanspruch darauf bestehe aber nicht. Entschloße sich nun Preußen zu einem positiven Eingreifen, so gewänne die ganze Sache eine andere Gestalt.

Flottwell setzte sich zunächst mit dem Minister des Innern, Grafen Arnim, ins Vernehmen. Dieser theilte durchaus Bülow's Auffassung. „Ich muß überhaupt bezweifeln,“ schrieb er am 4. Januar 1845, „daß für preussische Unterthanen ein Bedürfniß zur Einwirkung und Fürsorge der Regierung in Betreff der Auswanderungen wirklich vorhanden ist. Wenigstens ist dies von den Regierungen noch nicht angeregt worden und ebenso wenig zur Sprache gebracht, daß die Auswanderungen in neuerer Zeit so auffallend zugenommen hätten, um die Aufmerksamkeit der höheren Behörden dafür in Anspruch zu nehmen.“ Es fehlte ihm allerdings zur Zeit noch an ausreichendem Material über diese Fragen. Er behalte sich daher eine weitere Erwägung vor, umso mehr als jede auch noch so vor-sichtige Fürsorge des Staats zu einer Förderung der Auswanderung ge-reichen würde. Dazu aber sei bei der dünnen Bevölkerung verschiedener Provinzen kein Anlaß vorhanden, und zwar umso weniger als sich zur Unter-stützung der Auswanderer verschiedene Vereine gebildet hätten.

Menselbach's Antrag wurde demgemäß abgelehnt. — Die Rücksicht-nahme auf Mexiko war übrigens, wie sich schon vorher erwies, sehr be-rechtigt. Die dortige Regierung hatte sofort die preussischen Beamten da-selbst über den Charakter des Texasunternehmens interpellirt. Sie wurde nur beruhigt durch die vertrauliche Erklärung, daß Preußen nicht die Ab-sicht hege, die Auswanderung nach Amerika und am wenigsten nach Texas zu unterstützen¹⁾.

Trotz ihrer Abneigung waren die preussischen Minister genöthigt, der Sache noch weitere Aufmerksamkeit zu schenken in Folge des Eingreifens des Kultusministers Eichhorn. Am 2. Dezember 1844 regte derselbe näm-lich an, von Staatswegen die Kirchen- und Schulverhältnisse der in Texas zu begründenden Ansiedelungen zu regeln, um dort einer ähnlichen Ver-wilderung, wie sie bei vielen Auswanderern eingerissen sei, von vorn-herin vorzubugen. Das Auswärtige Ministerium lehnte eine Mitwirkung dabei unter der Begründung ab, daß die Regierung mit der Texas-sache gar Nichts zu thun habe. Nur wenn die Auswanderung dahin aus Preußen einen besonderen Umfang erreiche und eine Aenderung in den bisher befolgten Grundsätzen eintrete, könne man der Frage näher treten.

Eichhorn ließ sich dadurch nicht irre machen. Er entwarf eine Denk-schrift, in welcher er die ganze Angelegenheit nicht von dem eng juristischen, sondern von einem umfassenden Gesichtspunkte aus betrachtete. Mit voller Klarheit setzte er die Nothwendigkeit einer Aenderung des bisherigen Stand-punktes auseinander. Die Erwerbung von eigenen Kolonien erklärte er freilich bei der Lage Preußens für unthunlich, aber um so dringender be-schwörtete er Leitung und Schutz der Auswanderer, sowie Erhaltung des Deutschthums unter denselben²⁾.

In Folge seines Antrags beauftragte der auswärtige Minister am 10. März 1845 die Gesandten in Stuttgart, Baden und Darmstadt fest-zustellen, wie die dortigen Regierungen über Maßregeln zur Erhaltung des Deutschthums unter den Auswanderern dächten. Hier aber fehlte es, ob-

¹⁾ Schreiben an Rother vom 31. Januar 1845.

²⁾ Anlage XXXIV.

wohl die Landtage sämmtlich Maßregeln zum Besten der Auswanderer verlangt hatten, an jeder Neigung zum Eingreifen. Minister du Teil in Darmstadt meinte, für die fortziehenden Katholiken werde sicher von anderer Seite gesorgt. Die Protestanten aber zerstreuten sich nach allen Richtungen und würden durch die fremde Umgebung und ihre Sonderinteressen doch der Heimath entfremdet. Der württembergische Minister Veroltingen hieß sich darauf, daß seine Regierung bei allen Sympathien für Erhaltung des Deutschthums im Auslande keine rechtliche Verpflichtung zur Sorge für die Auswanderer habe. Ueberdies sei ein Einfluß auf Bürger eines fremden Staates unmöglich. Man könne höchstens durch Rathschläge der Konsuln etwas erreichen. Als Haupthinderniß führten beide Herren ebenso wie Dusch in Karlsruhe den Mangel an Geldmitteln an. —

Das Berliner Auswärtige Ministerium, welches im Frühjahr den Vorschlägen Eichhorns ziemlich geneigt zu sein schien, sand im Herbst, daß dieselben durchaus unannehmbar wären. Aus politischen Gründen müsse die Regierung ebenso wie der König jedem Auswanderungsunternehmen fern bleiben, um nicht Konflikte mit Amerika hervorzurufen. Der Auswanderer habe ohnedies keinen Anspruch mehr auf irgend welche Fürsorge seitens der aufgegebenen Heimath. Der Staat brauche alle verfügbaren Mittel für Kirche und Schule des Inlandes. Privatvereine würden darin nichts auszurichten vermögen und wären auch überflüssig, da die Deutschen in Amerika meist in großer Anzahl beisammen wohnten. Wenn sie trotz dessen so rasch mit den Amerikanern verschmelzen, so liege der Grund eben hier. Was etwa geschehen könne, besorge schon der Gustav Adolph-Verein und der deutsche Buchhandel.

Während dieser Erörterungen setzte der „Verein für Schutz der Einwanderer in Texas“ seine Thätigkeit eifrig fort. Massenweise strömten ihm wohlhabende Leute aller Stände zu, obwohl inzwischen Hiobspost über Hiobspost aus Texas eintraf. Die in Neu-Braunfels angesiedelten 150 Familien hatten bald ihre mitgebrachte Habe und ihre beim Verein eingezahlten Gelder müßig aufgezehrt. Sie geriethen bei den hohen Preisen, welche der Verein für seine Waaren nahm, immer mehr in Noth, und die ganze Ansiedelung kam bei den Texanern in Mißkredit. Stürmisch verlangten sie das ihnen versprochene Ackerland. Der Verein andererseits sah sein Vermögen rasch schwinden, ohne eine Aussicht auf Ersatz der verausgabten Summen zu haben. Er konnte ja nur bei Besiedelung des theuer erkauften Fischer'schen Grants, durch die Steigerung des Werthes der dortigen Ländereien ein Geschäft machen, während ihm Neu-Braunfels nie etwas einzubringen versprach. Solms aber besaß weder Lust noch Mittel, die Leute aufs Geradewohl ins Innere zu führen. Erst als an seiner Stelle der schließlich doch von der Gesellschaft engagirte Regierungsassessor von Reusebach 1845 die Leitung der Ansiedelung übernahm, sand ein Vorstoß ins Innere statt und es wurde etwa 40 Meilen von der Grenze des 300 Meilen von der Küste entfernten Grants eine Ansiedelung Friedrichsburg gegründet, der später auf dem Vereinsterrain selbst die bald wieder eingegangene Kolonie Leiningen folgte.

Während der neue Kolonialdirektor noch in athemloser Thätigkeit war, um nur in Neu-Braunfels Ordnung zu schaffen, sandte die Mainzer Leitung im Herbst 1845 nicht weniger als etwa 2000 Familien auf 30 Schiffen nach Texas. Selbst unter gut geregelten Verhältnissen wäre es unmöglich gewesen, diese Menschenmasse hinlänglich zu versorgen. Was aber sollte mit ihnen in einem wegelosen Lande, in welchem noch dazu kriegerische Unruhen herrschten, und von Seiten einer Direktion, welche beinahe gar keine Geldmittel in den Händen hatte, geschehen! So blieben denn die Unglücklichen 4 bis 7 Monate an der vom gelben Fieber verpesteten Lavacaabucht zum großen Theil unter freiem Himmel liegen. Sie hatten kein Holz und oft nicht einmal süßes Wasser. Vom Verein erhielten sie Mehl und Hülsenfrüchte, für die Zubereitung mußten sie selbst Sorge tragen. Ihre in Europa gemachten Geldeinzahlungen war die Direktion zurückzugeben nicht im Stande, so daß die Leute weder ihre Lage verbessern noch wegreisen konnten. Tausende erkrankten in dieser elenden Lage und viele starben. Von den Gesunden ließen sich manche als Soldaten anwerben, andere arbeiteten als Tagelöhner. Der Rest endlich wurde allmählich nach Neu-Braunfels transportirt, wo sie fast alle als Bettler ankamen. Wer unterwegs starb, blieb liegen und fiel den Raubthieren zur Beute. Ein kleines Kind wurde lebend von Amerikanern in den Armen seiner todtten Mutter an der Straße gefunden und gerettet.

Nur nach und nach wurden durch Privatbriefe diese entsetzlichen Schilderungen in Deutschland bekannt. Die unabhängige Presse, welche bis dahin immer der guten Absicht des Vereins Gerechtigkeit hatte widerfahren lassen, nahm daraus Veranlassung, alle Auswanderungslustigen ernstlich vor Texas zu warnen und die unverantwortliche Leichtfertigkeit des Vereins zu brandmarken. Der preussische Minister des Innern ordnete im Frühling 1846 gerichtliche Verfolgung aller Agenten des Vereins auf preussischem Gebiete nach dem Gesetze vom 20. Januar 1820 an. Aber statt die bösen Erfahrungen etwas zu beheben, statt sofort energisch die begangenen Fehler gut zu machen und den Unglücklichen in Texas zu helfen, sanden es die Mainzer für besser, alle die ungünstigen Nachrichten einfach für unwahr zu erklären, die Presse der Voreingenommenheit und Feindseligkeit anzuklagen und unter Wiederholung der früheren Versprechungen von Land zc. neue Auswanderer anzuloden.

Der Grund dieser unverantwortlichen Handlungsweise war die Furcht des Vereins vor dem mit Riesenschritten nahenden Termine, an welchem der Fischer'sche Grant verfallen mußte, wenn nicht die vorgeschriebene Zahl Kolonisten darauf angesiedelt war. Und trotz aller Warnungen fanden sich auch 1846 wieder Tausende von nicht unbemittelten Leuten, welche bereit waren, ihr Glück in Texas zu versuchen. Jedenfalls ein Verweis, wie unwahr die Behauptung der Theoretiker ist, daß es unmöglich sei, die Auswanderung von oben herab zu lenken! Es erging den 1846er Auswanderern wie ihren Vorgängern. Nach langem Warten an der Küste, wo Krankheiten sie bezimerten, wurden sie wie Vieh nach Friedrichsburg geschafft, welches, wie erwähnt, auch noch nicht auf Vereinsgebiet lag. Auch ihnen theilte man statt des versprochenen Landes nur je 10 Acres zu. Weder Vieh noch Häuser und Mühlen waren vorhanden. Die

Lebensmittel mußten von Austin viele Meilen weit bezogen werden. An Stelle des eingezahlten Baargeldes gab ihnen der Verein papierne Anweisungen, die Niemand nehmen wollte. Dazu fanden noch Uebersälle seitens der benachbarten Indianer statt. In Deutschland aber, wo alles dies durch Briefe der verzweifeltsten Opfer dieses Unternehmens bekannt wurde, fuhr der Verein ruhig fort, alle diese Vorfälle abzuleugnen und zu erklären, daß die Ansiedelungen aufs Beste gediehen. Angeblich freiwillige Erklärungen einzelner Kolonisten wurden als Beweise dafür mitveröffentlicht. Prinz Solms-Braunfels veröffentlichte ein Handbuch für die Auswanderer nach Texas, worin er Alles in den schönsten Farben schilderte, die verlockendsten Gewinnberechnungen aufstellte und sich besonders wegen der ihm zur Last gelegten Soldatenpielerei verteidigte. Er behauptete, das Maß des Zulässigen und Nöthigen bei der Bewaffnung der Leute nicht überschritten zu haben. Die Anklagen gegen die aristokratische Tendenz des Vereins und seine angeblichen Bestrebungen, Lehnsweisen und Fendalsystem in Amerika einzuführen, gingen lediglich von den amerikanisirten Deutschen aus, die in ihrer Hoffnung, sich an dem Verein zu bereichern, betrogen worden seien.

Doch das Alles hielt den unvermeidlichen Ausgang des kopflohen Unternehmens nicht mehr lange auf. 1847 hob der Kongreß die Fischersche Konzeßion wegen Nichterfüllung der daran geknüpften Bedingungen auf. Der Verein verlor damit vor der Hand alle Aussicht, je wieder seine Auslagen einzubringen, und mußte aus Mangel an Mitteln auf die Absendung weiterer Auswandererzüge verzichten. Im Ganzen hat der Verein etwas über 5000 Menschen nach Texas geschafft. Von ihnen sind nur etwa 1500 nach seinen Ansiedelungen gelangt, die anderen sind zum größten Theil umgekommen. Das einst Fischersche Land ist erst in neuester Zeit überhaupt von Weißen besucht worden. Es hat sich als ein ganz dürres, unfruchtbares Hochplateau ergeben, welches 1866 kaum 2 weiße Einwohner pro Quadratmeile zählte und auch jetzt noch sehr wenig bewohnt ist. Neu-Braunfels und Friedrichsburg haben sich nach vielen schweren Krisen, als sie sich selbst überlassen waren, zu einem gewissen Wohlstand emporgearbeitet. Die ungeeigneten Elemente unter den ersten Kolonisten sind umgekommen oder weggezogen und durch energische Leute besonders nach 1848 ersetzt worden. Noch heute aber lebt dort das Andenken des Adelsvereins. Noch heute lebt, wie amerikanische Reijewerke beweisen, die Erinnerung an Prinz Solms, der stets mit seinem Degenknopf siegelte, und an seine von seinem Adjutanten Herrn von Brede befehligte „Armee“¹⁾. Gewiß mögen viele der vom Verein nach Texas geführten Ansiedler, worunter sich Leute aller Stände, aber nur wenig Bauern befanden, ganz ungeeignet für eine Thätigkeit als Kolonisten in der Wildniß gewesen sein. Die Hauptschuld an dem kläglichen Verlauf dieser Sache fällt aber auf die Vereinsleitung, welche mit einer ihres Gleichen suchenden Leichtfertigkeit vorgegangen ist.

Gleichzeitig mit der Katastrophe in Texas erfolgte eine solche an der Moskitoküste. Die beiden hohen Herren, welche sich dafür interessirt, hatten allerdings diese Sache aufgegeben, aber der von ihnen erteilte An-

¹⁾ Sweet und Anox, Humoristische Reise durch Texas. Jena 1884.

stoß wirkte noch fort. Es war ein Justizrath Reber in Königsberg, ein vom besten Willen beseelter, aber excentrischer und der Dinge vollständig unkundiger Mann, welcher sich besonders für jenes Gebiet interessirte. Mit einigen Gleichgesinnten brachte er die Mittel zusammen, um ein Segelschiff, die Brigg „Frisch“, mit 115 meist aus Litthauen stammenden Leuten aufs Gerathewohl nach der Moskitoküste zu schicken.

Die Angelegenheit wurde mit voller Oeffentlichkeit betrieben und Wochen lang in den Zeitungen besprochen. Die Polizei konnte die Leute, welche sich freiwillig zu der Auswanderung entschlossen hatten, nicht zwangsweise zurückhalten, sie mußte sich begnügen, auf vorschriftsmäßige Ausrüstung und Verproviantirung des Schiffes strengstens zu halten. Die Auswanderer wählten sich einen Anführer in der Person eines ehemaligen Referendars Gerkowski und drei Schiedsmänner und gingen am 14. Mai 1846 Abends in Gegenwart von Tausenden von Zuschauern unter Segel. Nach einer Fahrt von 5½ Monaten traf die kleine Brigg an ihrem Bestimmungsorte ein, doch fand man es unmöglich, an der unbewohnten, mit Wald und Sumpf bedeckten Küste zu landen. Die Leute zerfielen mit ihrem Führer, der mit einigen Anhängern zu Lande sich nach Ricaragua wandte, der Rest bestimmte den Kapitän, nach Bluefield zu gehen, wo die Auswanderer krank und fast ohne Proviant ankamen.

Der dortige englische Generalkonsul Walker nahm sie aber aufs freundlichste auf, gab ihnen Obdach und Lebensmittel und verschaffte ihnen Land in der nächsten Nachbarschaft der Stadt. Als bald nach der Ansiedelung in Folge der Hitze und der ungewohnten Verhältnisse Fieber unter den Deutschen ausbrach, sorgte der Generalkonsul mit seiner Gattin in geradezu rührender Weise für die Kranken. Durch seine Berichte, welche die britische Regierung dem preussischen Gesandten Bunsen mittheilte, wurde das Geschick der Königsberger Expedition überhaupt erst des Näheren in Deutschland bekannt. Die preussische Regierung warnte auf Grund derselben wiederholt vor weiteren Auswanderungen nach Centralamerika und stellte eine Untersuchung gegen Justizrath Reber an.

Der englische Generalkonsul Walker hatte Ersatz der ihm erwachsenen Kosten durch Preußen beantragt. Bunsen befürwortete das lebhaft und empfahl zum wenigsten die Verleihung der großen goldenen Medaille an den Beamten. Das Auswärtige Ministerium war damit durchaus einverstanden, nicht aber Minister von Bodelschwingh, „da dergleichen Erstattungen bei unbesonnenen, zur Auswanderung geneigten Personen die Hoffnung hervorrufen würden, die Preussische Regierung werde es auch in ähnlichen Fällen an einer Fürsorge für die Ausgewanderten im fernem Auslande nicht fehlen lassen.“ Ueberdies seien die Kolonisten ja in Bluefield ganz erwünscht. — Bunsen wurde davon mit dem Bemerken in Kenntniß gesetzt, daß man Walker die goldene Medaille oder ein Ehrengeschenk, etwa eine Porzellanvase, zu ertheilen bereit sei. Das letztere geschah schließlich. Vorher aber hatten schon Königsberger Bürger auf eigene Faust ihm ein Geschenk und ein von Ludwig Walewode verfaßtes Dankschreiben übersandt.

Noch kläglicher verlief ein zweiter Ansiedelungsversuch in Moskita, der ebenfalls im Jahre 1846 und zwar von Seiten eines Berliner Aus-

wanderungsvereins gemacht wurde. Ein Baron von Winterfeldt und ein Herr Schuepel hatten etwa 50 Personen verleitet, sich mit ihnen von Hamburg aus nach der bereits verfrachten belgischen Kolonie San Tomas in Centralamerika zu begeben, um von dort die Moskitoküste zu erreichen. In San Tomas angelangt, hörten die Armen aber die fürchterlichsten Schilderungen über jene Gegend und konnten überdies nicht das zur Weiterfahrt nöthige Geld aufreiben. So wandten sich denn die Führer des Unternehmens nach einer kleinen spanischen Insel, Crab Island, wo eine Verbrecherkolonie hauste, und die anderen waren froh, auf Kosten der Europäer in San Tomas nach Nordamerika geschafft zu werden.

Bei diesen Unternehmungen handelte es sich stets nur um verhältnißmäßig wenige Personen. Anders lag dagegen die Sache bei Brasilien, wohn in denselben Jahren eine Massenauswanderung ins Werk zu setzen versucht wurde. Es war zu diesem Behufe außer direkten Auswanderungsagenten besonders der oben erwähnte, mittlerweile zum brasilianischen Generalkonsul ernannte Sturz thätig.

Schon 1825 und 1828 waren deutsche Ansiedelungen in Brasilien entstanden. Der damalige Kolonisationsminister Miranda gab den Leuten ohne Entgelt Land, Vieh, baare Unterstützung und 10jährige Steuerfreiheit. Auf diese Weise blühten eine Anzahl Niederlassungen, die meist von Rheinländern gegründet wurden, auf: Neu-Freiburg in der Provinz Rio de Janeiro; Pedro de Alcantara in Santa Catarina; im Distrikt Torres; Rio Negro in San Paulo und San Leopoldo in Rio Grande. In den 40er Jahren entstand eine belgische Kolonisationsgesellschaft, welche mit der Provinz Santa Catarina wegen Abtretung größerer Territorien in Verhandlung trat. Sie eröffnete, um Ansiedler zu finden, eine lebhafteste Agitation auch in Deutschland und gewann viele Gläubige.

Das einzige amtliche Organ Preußens in Rio de Janeiro, der kaufmännische Konsul Theremin, warnte indessen lebhaft vor der Betheiligung deutscher Bauern bei den belgischen oder ähnlichen Unternehmungen. Die ganz verschiedenen wirthschaftlichen Verhältnisse, die fremde Nahrung, die Hitze, die fremde Sprache bereiteten den Leuten zu große Schwierigkeiten und noch hinderlicher sei die Lässigkeit und Verderbtheit der Behörden. Ohne starken Schutz von Seiten Deutschlands sei Nichts zu machen. An letzteren aber war nicht zu denken. Man begnügte sich, in den Zeitungen vor Brasilien zu warnen und etwaige Auswanderungsagenten abzufassen. Natürlich half das sehr wenig den Bemühungen der Brasilianer gegenüber, welche den Auswanderern freie Ueberfahrt und Geldvorschuß boten und 1845 eine Menge der Leute durch die Gründung des schön und gesund bei Rio gelegenen Ortes Petropolis sehr gut versorgt hatten.

Einer französischen Rhederfirma, Delrue und Co. in Dünkirchen, welche den Transport einer größeren Anzahl Familien übernommen hatte, strömten von allen Seiten Auswanderungslustige zu. Anfang 1846 entstand in Berlin unter Mitwirkung von Sturz ein Verein für Beförderung der Auswanderung nach dem südamerikanischen Kaiserreich. Der Minister des Innern von Bodelschwingh führte darüber Klage beim Auswärtigen Ministerium, da auch der brasilianische Gesandte Abrantes dabei betheiligt sein sollte. Am 3. Juli 1846 wurde daher an letzteren eine Note gerichtet,

worin der Standpunkt der preussischen Regierung dargelegt, jede Verleitung zur Auswanderung als strafbar bezeichnet und die Erwartung ausgesprochen war, daß er und Sturz solchen Unternehmungen fern blieben. Abbrantes antwortete darauf am 20. Juli. Seine Regierung hege allerdings den Wunsch, deutsche Einwanderer ins Land zu ziehen. Er habe ihr aber empfohlen, zu diesem Zwecke ebenso vorzugehen wie Nordamerika, d. h. also vor allem erst das Land genügend vorzubereiten. Diese Ansicht theile auch Sturz. Die zu gründende Gesellschaft bezwecke in erster Reihe, das Publikum über Brasilien aufzuklären und die sich etwa dahin wendenden Leute zu schützen. Daß gegen betrügerische Speculanten, welche seinen Namen mißbrauchten, eingeschritten werde, könne auch er nur wünschen.

Während dieses Schriftwechsels trug sich ein mit der Auswanderung nach Brasilien zusammenhängender Vorfall zu, welcher die Unhaltbarkeit der damals von der Regierung verfolgten Politik in klarem Licht setzte. Verführt durch gewissenlose Agenten hatten sich auch im Sommer 1846 gegen 900 Deutsche in Dänkirchen in der Hoffnung auf freie Ueberfahrt nach Brasilien eingefunden. Aber das Haus Delrue, welches wiederholte Kolonistentransporte dahin überführt hatte, hatte damals keinen weiteren Auftrag und überließ die Leute ihrem Schicksal. Ohne irgend welche Mittel zum Leben fielen die Aermsten in der fremden Stadt schrecklichem Elende anheim. Der deutsche Konsul wandte sich vergebens wiederholt an den Gesandten von Arnim in Paris um Hülfe. Dieser, von der Aussichtslosigkeit einer Fürsprache in Berlin überzeugt, berichtete nicht einmal dahin. Dagegen nahm sich die Presse der Sache an und benutzte sie zu schweren Angriffen gegen die Engherzigkeit der Regierungen. Es wurden Sammlungen zu Gunsten der Nothleidenden veranstaltet und aus Elberfeld reiste ein Dr. Hohagen nach Dänkirchen, um den Leuten etwas Hülfe zu bringen. Endlich griff auf das Drängen der Dänkirchener, denen die vielen Armen schwer zur Last fielen, und auf Fürsprache Arnims die französische Regierung ein, sandte 5 Schiffe ab und ließ die Leute bis Anfang September nach Algier schaffen. Der Minister Duchatel sagte zwar Arnim, es sei dort nichts vorbereitet und es erwarte sie nur der sichere Tod; doch gestaltete sich in Wirklichkeit das Loos der Armen recht gut, da man ihnen fruchtbares Land anwies.

Dieser Fall und ähnliche Vorkommnisse in anderen fremden Hafenstädten zusammen mit der immer steigenden Zahl der Auswanderer machte eine entschiedene Stellungnahme des Staats geradezu unabweisbar. Von 43 000 im Jahre 1844 stieg die Zahl der Emigranten aus Deutschland auf 67 200, 106 600 und 110 434 in den drei folgenden Jahren. In manchen Gegenden wanderten ganze Dörfer aus. In Sachsen und Hessen sandten einzelne Orte auf Gemeindefkosten alle ihre Armen nach Amerika. Das hessische Dorf Großzimmern wandte für diesen Zweck nicht weniger als 50 000 Gulden auf. In der ganzen Welt machte die Bewegung Aufsehen, die Brüsseler Akademie schrieb sogar einen Preis für die beste Arbeit über die Ursachen der großen deutschen Auswanderung aus.

Die fortwährenden Klagen aus den Hafenstädten des In- und Auslandes über Mißhandlung deutscher Auswanderer brachten das Auswärtige Ministerium dazu, schon im Juni 1846 die Konjessionirung von Agenten

unter gleichzeitiger Einforderung einer Kaution ins Auge zu fassen. Bodelschwingh erklärte sich aber durchaus dagegen, da ein solcher Schritt eine Beförderung der krankhaften Erscheinung in sich schließen würde. Auch würde dadurch nichts Wesentliches für die Auswanderer gewonnen. Die Kautionen müßten so hoch angesetzt werden, daß sich überhaupt nicht viele Agenten finden würden. Die erfolgte Schädigung genau festzustellen, sei überdies ebenso schwer wie die jedesmalige Bewirkung der Auszahlung. Die Auswanderer würden sich mithin nur grundlos in Sicherheit fühlen. Uebrigens wäre Preußen bei der Frage überhaupt wenig interessiert.

Kun entschloß sich aber trotz solcher und ähnlicher Bedenken Hesse-Darmstadt schon im Juli zur Konzeffionirung und Ueberwachung der Agenten und machte sie für jede vorkommende Betrügerei verantwortlich. Andererseits ergab sich nach Einziehung von Nachrichten, daß von Seiten Englands, Frankreichs, Belgiens und Hollands wirksame Maßregeln zum Schutze der nach den dortigen Häfen strömenden Deutschen nicht zu erwarten seien. Besonders wichtig wäre es gewesen, die Rhedereigeellschaften im Falle von Hinausschiebungen des Abfahrtermins zur Beföstigung der Leute anhalten zu können. Doch war dazu keine Aussicht.

Der Dänkirchener Fall und die allgemeine Mißbilligung des Verhaltens der preußischen Behörden hätte nun, sollte man meinen, alle theoretischen Bedenken überwinden müssen. Selbst Beamte wie der Freiherr von Arnim in Paris verlangten dringend einen energigischen Entschluß. „Sollte,“ schrieb er am 5. August, „die mörderische Varmherzigkeit der Franzosen gegen die unglücklichen Deutschen nicht endlich die deutschen Regierungen zum Nachdenken bringen und ihnen darthun, daß das Gefühl der Rationalität nicht weniger als das der Menschlichkeit ihnen sichere Leitung und Schutz der Auswanderer bis zu ihrem Bestimmungsorte besieht?“ Er forderte später nochmals durchgreifende Maßregeln von Seiten des Staats, „wenn er ferner auf diesen Titel Anspruch haben will.“ Auch der Konsul Saportas in Antwerpen, ein Geschäftsmann, hielt eine strenge Beaufsichtigung der Auswanderung für nöthig und verlangte, daß man nur Leute fortlasse, welche die nöthigen Geldmittel besäßen. Der Berufs-konsul in derselben Stadt, Philipsborn, hielt das für zu schwer durchführbar und sprach sich seinerseits nur für Ueberwachung der Agenten aus. So schwierig die Sache sei und so sehr es den bisherigen Grund-sätzen widerspreche, geschehen müsse Etwas.

Im Auswärtigen Ministerium verhielt man sich dieser Einsicht nicht. Am 18. September 1846 wurde Bodelschwingh aufgefordert, die um Entlassungsurkunden einkommenden Leute durch die Provinzialbehörden jederzeit besonders warnen zu lassen und sie anzuhalten, sich eine kontraktliche Sicherheit zu verschaffen. Gleichzeitig ließ man in aller Stille eine Anzahl betrogener Auswanderer, die hilflos in Ostende saßen, nach ihrer Heimath zurückschaffen. Der Minister des Inneren erwiderte, daß die Behörden schon sowieso die Auswanderungslustigen auf das Bedenkliche ihres Schrittes aufmerksam machten und Nachweis des nöthigen Reisegeldes verlangten.

Aber die allseitigen Klagen ließen diese Maßregeln nicht als ausreichend erscheinen, und so ergingen am 6. und 7. Oktober zwei weitere

Schreiben an Bodelschwingh: Daß die Auswanderungslust zunehme, unterliege keinem Zweifel. Ein großer Theil der Leute gehe auf See zu Grunde, ein noch größerer müsse schon in den Hafenstädten wieder umkehren. Preußen sei völkerrechtlich verbunden, sie wieder aufzunehmen, sie fielen dann den Armenverbänden zur Last. Wie könne man dem abhelfen, ohne den Fortzug zu erschweren? Es sei offenbar ein dringendes Bedürfniß dafür zu sorgen, daß die einmal fest Entschlossenen auch wirklich ihre Auswanderung vollbrächten und nicht umsonst ihr Geld verlore. Frankreich habe jetzt angeordnet, daß nur Auswanderer, die das nöthige Geld besäßen, über die Grenze dürften. Bei Belgien und Holland sei das nicht der Fall und es empfehle sich auch nicht, auf Erlaß solcher Gesetze zu drängen, da das die Auswanderung ärmerer Leute doch nicht wirksam hindere. Es könnte also höchstens Verweigerung der Entlassungsurkunde bei Mittellosen in Frage kommen. Das Wichtigste aber sei Sicherstellung der Einschiffung der Leute. Gewähr dafür biete nur Anstellung staatlicher Agenten oder Konzeffionirung der privaten. Letzterer Schritt würde allerdings die Auswanderung befördern, aber immerhin würde wenigstens dem geheimen Treiben der Leute ein Ende gemacht und es ließe sich eine Aufsichtigung der Kontrakte durchführen. Würde auch nicht allen Mißständen damit abgeholfen, so besäße die Regierung doch wenigstens eine Waffe gegen die öffentliche Meinung.

Alle Argumente waren indessen bei dem Minister des Innern wirkungslos. Anstellung von Agenten befördere die Auswanderung und biete keine genügende Garantie; dabei blieb er. Nur Bestrafung der zu ermittelnden Agenten und Abweisung mittelloser Leute an den Grenzen könne helfen. Diesen Standpunkt verließ er auch nach nochmaliger Vorstellung des Auswärtigen Ministeriums nicht. Andererseits geschah aber ebenso wenig von seiner Seite, um durch Verschlagung von Domänen und ähnliche Maßregeln, wie sie Freiherr von Camiz empfahl, die bäuerliche Bevölkerung wieder mehr an die Heimath zu fesseln.

Während dieser Zeit beschäftigte sich das Publikum lebhaft mit der Auswanderungsfrage. Es gab wohl keine Stimme, welche nicht Eingreifen des Staats zum Wohle der Auswanderer wie der Zurückbleibenden verlangt hätte. Heinrich von Arnim in seinem handelspolitischen Testamente erklärte Leitung der Leute und Sicherstellung derselben durch Verträge mit transatlantischen Staaten für handelspolitisch ebenso wichtig als den Erwerb staatlicher Kolonien bei der geographischen Lage des Zollvereins für nicht angezeigt. Der Appellationsgerichtsrath Fr. von Ammon in Köln legte im August 1846 in einer Broschüre¹⁾ die Unmenschlichkeit des bisherigen Verfahrens dar. Mit Recht wies er auf den krassen Widerspruch hin, der darin liege, daß man Tausende deutscher Landeskinder ruhig verkommen lasse, sich dabei aber bemühe, die Heiden zu missioniren. Er verlangte Leitung der Auswanderer in Bezug auf Vermittelung der Fahrt und Unterbringung der Leute; strenge Ueberwachung und Konzeffionirung der Agenten; Leitung der Auswanderer nach deutschen Häfen; Regelung der Angelegenheit durch den deutschen Bund. Er empfahl schließlich, die

¹⁾ „Die Auswanderungen in ihrer Beziehung zum Staate“.

Banderlustigen so weit als möglich zur Ansiedelung auf noch offenen Ländereien im Inlande zu bewegen, die aber einmal fest entschlossenen nach den Vereinigten Staaten zu lenken und dort für sie durch Konsuln und Agenten zu sorgen.

Im gleichen Sinne sprach sich Professor J. E. Wappäns in seiner Schrift „Die deutsche Auswanderung und Kolonisation“ aus¹⁾. Den Erwerb eigener Kolonien erachtete er für erwünscht, doch hielt er weder von Afrika noch andern Tropenkolonien etwas und empfahl, alles Augenmerk lediglich auf die La Plataländer, Südbrasilien und Patagonien zu lenken. Nach den vorliegenden Erfahrungen müsse der Staat direkt das nöthige Gebiet erwerben und dann den Ansiedlern völlig freie Hand lassen, da die Leute weder von Polizeisystem noch Vielregieren wissen wollten. Kolonisation durch Privatgesellschaften widerrieth er, da dieselben nie das nöthige Geld aufbrächten und das Wohl der Kolonisten dem eigenen gegenüber hintenansetzten.

Aber das Frühjahr 1847 kam heran, ohne daß von Seiten Preußens irgend etwas geschehen war. Die Auswanderungsbewegung begann stärker als je. Es übte keinen Einfluß, daß jetzt auch Belgien Mittellosen das Uebererschreiten seiner Grenzen verbot. Die deutschen Regierungen verhielten sich durchaus passiv. Die Vereinigten Staaten mußten, um die Ueberfahrt der Leute menschenwürdiger zu gestalten, die Zahl der im Zwischendeck zulässigen Personen herabsetzen! Von Seiten des deutschen Bundes fand keinerlei Druck auf die Hansen statt.

Überall regte sich jetzt die Lust zum Fortzug übers Meer. In Darmstadt entstand ein neuer „Nationalverein für deutsche Auswanderung und Kolonisation“, an dessen Spitze ein Lehrer Haas, Dr. Künzel und Oberforstrath von Wedekind standen. Im Auftrage desselben entschlossen sich einige vierzig junge Männer, darunter der Arzt Dr. von Herff, nach Nordamerika zu gehen, um Vorbereitungen für weiteren Nachzug zu treffen. Als der Sommer herankam, wiederholte sich Dasselbe wie in den Vorjahren: In den Hafenstädten sammelten sich Mengen nothleidender und betrogener Auswanderer an, und fremde Regierungen beantragten Heimischung verarmter oder schiffbrüchiger Deutscher.

Diese Ereignisse bewogen endlich wenigstens die kleinen Staaten, die Angelegenheit näher ins Auge zu fassen. In Hessen-Darmstadt verlangten die Kammeru Maßnahmen der Regierung. Württemberg trug beim Bundestage auf gemeinsame Maßregeln hinsichtlich der Auswanderungsagenten und der Gepäcbehandlung in Rotterdam an. Nassau knüpfte die Ertheilung der Entlassungsurkunde an Vorlage der Kontrakte und Nachweis der nöthigen Mittel. Baden führte Konzessionirung der Agenten sowie Ueberwachung des Abschlusses der Ueberfahrtsverträge ein und ersuchte wiederholt Preußen zu gemeinsamen Schritten. Da indessen Bodelschwingh auf seiner ablehnenden Haltung beharrte, erhielt der Bundestagsgesandte Graf Dönhoff am 4. August 1847 die Weisung, in Frankfurt sich in dem Sinne zu äußern, daß Preußen gegen Konzessionirung der Agenten und Kautionsforderung sei, einmal um nicht den Schein einer staatlichen Be-

¹⁾ Leipzig 1846.

günstigung der Auswanderung zu erwecken, andererseits da das Alles doch nichts helfe. Nur ein Staat, der die Einschiffung in eigenen Häfen besorge, könne zweckmäßige und ausreichende Anordnungen treffen. Ohne Seemacht lasse sich auch für das Schickal der Leute auf See und in der neuen Heimath nicht sorgen. Uebrigens besitze Preußen im Osten noch so große Strecken unbewohnten Landes, daß es überseeischen Abzugs nicht bedürfe. Von diesem Standpunkte aus lehnte man auch einen Antrag des Ministerresidenten von Gerolt in den Vereinigten Staaten ab, einen Assessor Lischke mit einer Studienreise in Nordamerika zu betrauen¹⁾.

Im Publikum war das Gerücht verbreitet, der Bundestag werde die Sache auf Betreiben Preußens in die Hand nehmen, und lebhaft wurde dieser Entschluß begrüßt. Aber nur zu bald mußte man inne werden, daß die Nachricht unbegründet sei. Die Kölner Zeitung erklärte Ende Dezember 1847, Preußen werde den Bund nicht in Anspruch nehmen. Doch sei der Minister des Innern mit Sammlung umfassender Materialien beschäftigt und gedente eine Kommission zur Prüfung der Ursachen des Uebels niederzusetzen. Die Zahl der preussischen Auswanderer vom 1. Oktober 1844 bis dahin 1845 betrage 9239, die Zahl der des Jahres 1845/46 dagegen 16 662. Das von ihnen mitgenommene Geld veranschlage man auf $4\frac{1}{2}$ Mill. Thaler. Alle die bisher vorgeschlagenen Mittel träfen nicht die eigentliche Wurzel des Uebels. — In den nächsten Monaten verlautete aber Nichts mehr von der Sache.

¹⁾ Ganz erfolglos blieb ein Antrag des Abgeordneten H. v. d. Delsnik an den Vereinigten Landtag, worin er Bau einer Flotte von 130 Schiffen und Kolonisation Afrikas durch Preußen verlangte.

Sünftes Buch.



1. Kapitel.

Bei dem allgemeinen Interesse, welches die Fragen der Handelspolitik in den 40er Jahren gefunden, und der Unzufriedenheit, welche die nüchternen Haltung Preußens in weiten Kreisen erweckt hatte, ließ sich erwarten, daß die wirthschaftlichen Angelegenheiten bei den Verhandlungen des ersten deutschen Parlaments eine besondere Rolle spielen würden.

Nur setzte wohl keine der Zollvereinsregierungen rechtes Vertrauen auf den Erfolg der bevorstehenden Berathungen. Diejenigen Staaten, welchen es wirklich Ernst mit dem Wunsch einer Zolleinigung des gesammten außerösterreichischen Deutschlands war, hätten daher gern gesehen, wenn dieselbe vor Zusammentritt des Reichstags vollzogen worden wäre. In diesem Sinne beantragte, wie ein anderes Kapitel schildern wird, Braunschweig schon im März 1848 schnelle Eröffnung neuer Verhandlungen mit dem Steuerverein. Preußen ging darauf ein, fand aber keinerlei Entgegenkommen bei den Nordseestaaten.

Mitte April regte Baden die Angelegenheit beim Bundestage an und schlug vor, die Zolleinigung für den ganzen deutschen Bund schnelligst zu beschließen, um zu verhüten, daß das Parlament sich der Sache bemächtige. — Geheimrath Kämpf, der Nachfolger von Michaelis, hielt ein Eingehen Preußens darauf für angezeigt, und zwar empfahl er das Prinzip des Tarifs von 1818 zu vertreten, um damit gleichzeitig die schutzöllnerischen Süddeutschen zu versöhnen. Das Auswärtige Ministerium theilte seine Ansicht und beauftragte ihn am 21. April 1848, nach Frankfurt zu reisen, um dort gemäß dem badischen Antrag die deutsche Handelseinheit vorzubereiten. Auch die damaligen inneren Minister Hansmann und von Potow fanden gegen den Plan Nichts einzuwenden. Nur wünschten sie einerseits den Anschein zu vermeiden, als widerstrebe Preußen aus eigennützigen Gründen dem Bunde, und andererseits doch den Zollverein nicht vorzeitig aufzugeben. Ein Bild der zukünftigen Organisation, schrieben sie, lasse sich nicht gewinnen, ehe nicht die fernere politische Gestaltung Deutschlands feststehe. „Die Vorwürfe, welche gegen die vertragmäßigen Stipulationen des Zollvereins in neuerer Zeit am lautesten sich erhoben haben, lassen sich fast sämmtlich auf die Quelle zurückführen, daß der Verein eine große Anzahl bisher sonderbarer Staaten umfaßt, von denen auch der dem

Umfange nach kleinste von seinen Souveränitätsrechten nichts, oder allerwenigstens nicht mehr als der größte aufgeben wollte. Alle Mittel, die vorgeschlagen sind, um hierin Besserung zu gewähren, um den Verein mehr einheitliche Kraft . . . zu sichern, müssen schlaglagen, so lange die Ursachen, aus welchen jene Mängel entspringen, nicht gehoben sind.“ Es müsse daher erst Klarheit über die Grundlagen der künftigen Bundesverfassung und die Macht der Centralgewalt vorhanden sein. Jetzt schon Vorschläge für alle hierin möglichen Eventualitäten auszuarbeiten, sei ein vergebliches Bemühen. Der preussische Vertreter solle die Fragen eingehend aber vorsichtig erörtern. Als Grundlage hatten sie ein Programm aufgestellt, zu welchem der auswärtige Minister Heinrich von Arnim seine Zustimmung aussprach¹⁾.

1) **Gesichtspunkte**
für die Errichtung eines deutschen Zoll-, Handels- und Schiffahrts-Vereins.

§ 1.
Dem Princip der nationalen Einheit Deutschlands, ist, wie in den politischen, so auch in den kommerziellen Beziehungen Geltung zu verschaffen.

§ 2.
Nur der Uebergang über die äußeren Grenzen des politisch einigen Deutschlands darf mit Waarenzöllen belegt werden. Wo die Verhältnisse es nothwendig machen, werden Freihäfen und Packhöfe errichtet.

§ 3.
Die Erhebung aller Waarenzölle erfolgt für gemeinschaftliche Rechnung.

§ 4.
Bei der Normirung der Eingangszölle besteht die Aufgabe darin, durch eine angemessene Besteuerung des äußeren Handels und des Verbrauchs fremder Waaren die inländische Gewerblichkeit zu schämen und der Gesamtheit das Einkommen zu sichern, welches Handel und Luxus ohne Erschwerung des Verkehrs, gewähren können.

§ 5.
Für die Ausfuhr gilt die Zollfreiheit als Regel.

§ 6.
Ein- oder Ausfuhr-Verbote können nur aus besonderer Veranlassung und nur vorübergehend erlassen werden.

§ 7.
Die Durchfuhr ist für Waaren jeder Art gestattet. Insofern davon überhaupt eine Abgabe erhoben wird, darf diese den Betrag einer mäßigen Control-Gebühr nicht übersteigen. Durchgangszölle von einem höheren Betrage können nur als Retorsions-Maßregel für gewisse Grenzstrecken beibehalten oder eingeführt werden.

§ 8.
Der Verkehr im Innern ist völlig frei und darf durch keinerlei Hebungen belästigt werden mit Ausnahme solcher, deren Ertrag auf die Unterhaltung der Kommunikations-Mittel verwendet wird.

§ 9.
Alle Strom- oder Wasserzölle sind aufzuheben oder für gemeinsame Rechnung abzulösen, soweit sie nicht als Communications-Abgabe (§ 8) fortgehoben werden können.

§ 10.
In Ansehung derjenigen Gegenstände, deren Production oder Consumption in allen einzelnen Staaten oder in einigen derselben mit einer Abgabe belegt ist, muß dahin gestrebt werden, diese Abgabe zu beseitigen oder eine Gleichförmigkeit und womöglich Gemeinschaftlichkeit derselben herzustellen, um auf diesem oder jenem Wege die Erhebung von Uebergangs-Abgaben an den Binnen-Grenzen entbehrlich zu machen.

§ 11.
Nicht minder ist dahin zu streben, daß das Monopol des Salzhandels überall beseitigt und statt desselben eine für gemeinschaftliche Rechnung zu erhebende Eingangs- und Productions-Steuer eingeführt werde.

Die Frage, ob auch Oesterreich dem zukünftigen Handelsverein angehören solle, war in jenen Grundzügen offen gelassen. Daß aber die preussischen Staatsmänner keineswegs gewillt waren, auf eine solche Ausdehnung des Zollverbandes einzugehen, darüber ließen sie schon damals keinen Zweifel. Sachsen beantragte, am 1. Mai den bestehenden Tarif nicht auf 1849 zu verlängern, sondern sofort eine Konferenz aller deutschen Staaten, Oesterreich inbegriffen, nach Braunschweig zu berufen, um dort die zukünftige räumliche Ausdehnung des Vereins zu regeln. Darauf wies Arnim den Gesandten in Dresden an, zu erklären, daß es Preußen allerdings ebenfalls erwünscht scheine, schon vor Zusammentritt des Parlaments den Anschluß aller deutschen Staaten an den Zollverein herbeizuführen, dessen Grundzüge ja im Wesentlichen den Bedürfnissen Deutschlands völlig entsprächen. Aber hinsichtlich Oesterreichs sei man „nach den in neuerer Zeit gemachten Erfahrungen überzeugt, daß unter jetzigen Umständen und, so lange es nicht gelungen ist, dem Zollverein in Norddeutschland eine andere Stellung zu verschaffen, Verhandlungen mit Oesterreich über Anbahnung möglichst gleichmäßiger Grundzüge, d. h. in Wahrheit darüber, daß Oesterreich sein Zoll- und Handelssystem im Sinne der Annäherung an dasjenige des Zollvereins abändere, keinen Erfolg versprechen.“ Es scheine daher nicht an der Zeit, Oesterreich gegenüber jetzt Schritte in dieser Sache zu thun. Der einzige praktische Weg sei vorläufige Verständigung mit Hannover und Oldenburg. Leider sei ein derartiger Versuch mißglückt. Bis ein besserer Erfolg erzielt werde, komme es darauf an, das, was Deutschland im Zollverein besitze, mit allen Kräften zu erhalten und nicht in der Hoffnung auf Besseres vorcilig aufzugeben.

Beim Bundeestage kam die Sache nicht vorwärts, da der böse Wille Hannovers unverändert derselbe blieb. Wie es im Frühjahr alle Anträge Preußens abgelehnt hatte, so störrisch zeigte es sich jetzt. Der Präsidentsalgesandte Graf Colloredo überwies dem Vertreter Hannovers Anfang Mai das Referat über den Antrag Badens. Aber der Hannoveraner machte gar keine Anstalt, die Sache ernstlich zu betreiben. Umsonst er-

§ 12.

Ganz Deutschland muß ein gleichförmiges Münz-, Maß- und Gewichts-System erhalten. Abgesehen von der Scheidemünze muß jeder Staat die Metall-Münzen aller übrigen Staaten in seinen Kassen annehmen.

§ 13.

In Betreff der Erfindungs- und Einführungs-Patente sind gleichförmige Grundzüge zu vereinbaren.

§ 14.

Handels- und Schiffahrts-Verträge dürfen fortan nur im Namen des gesammten Deutschlands abgeschlossen werden. Die zur Zeit bestehenden derartigen Verträge der einzelnen Staaten werden, sobald dies zulässig ist, gelündigt.

§ 15.

Die deutschen Handels- und Schiffahrts-Interessen werden im Auslande durch für ganz Deutschland gemeinsame diplomatische und consularische Agenten vertreten.

§ 16.

Zum Schutze des deutschen Handels und der deutschen Schiffahrt sind Verhandlungen wegen der Errichtung einer deutschen Kriegsstotte einzuleiten.

Berlin, den 3. Mai 1848.

Einverstanden. Arnim.

theilte man von Berlin aus Weisung, auf schnelle Berathung zu drängen. Kamps reiste nach Darmstadt und Karlsruhe und fand dort zwar ebenfalls den Wunsch, das Zollvereinsystem dem allgemeinen deutschen Handelsverein zu Grunde zu legen, aber auch zugleich die Ueberzeugung, daß das Parlament sich die Sache nicht werde aus der Hand winden lassen. Hannover verschleppte das Referat bis Ende Mai und begnügte sich dann mit dem allgemein gebilligten Antrag, an alle deutschen Staaten die Aufforderung zu richten, daß sie zur Berathung der allgemeinen Handelseinigung Kommissare nach Frankfurt senden möchten.

Inzwischen trat die Nationalversammlung zusammen und setzte sogleich eine Kommission von 30 Mitgliedern für die Handelsfachen nieder¹⁾. Am besten waren die Schutzöflner darin vertreten. Neben Köhne huldigten

¹⁾ Zusammensetzung des volkswirtschaftlichen Ausschusses:

von Köhne, 1. Vorsitzender.

von Brud, 2. Vorsitzender.

Eisenstud, Schriftführer.

Unter-Ausschüsse:

1. Land- und Forstwirtschaft, Vorsteher: Lette.
2. Gewerbe und Bergbau: Carl.
3. Handel, Schifffahrt: v. Hermann.
4. Inneres Kommunikations-, Post-, Eisenbahn-, Kanalwesen: Fallati.
5. Geld-, Kredit-, Bankwesen: Matthy.
6. Münze, Maas, Gewicht: Dröge.
7. Allgemeine Arbeiterverhältnisse, Auswanderung etc.: Hildebrand.

Mitglieder:

- Frank, Regierungspräsident aus Schleswig.
 v. Keden, Gewerbs- und Handelsstatistiker im Auswärtigen Ministerium, Berlin.
 Dr. med. Pagenstecher, Ebersfeld.
 Dr. R. Mohl, Stuttgart.
 Ph. Schwarzenberg, Fabrikant, Cassel.
 Dr. Albert Sprengel, Woren.
 Dr. W. Stahl, Nationalökonom, Erlangen.
 A. Hollandt, Advokat, Braunschweig.
 Dr. Fallati, Professor, Tübingen.
 Gevelohr, Kaufmann, Bremen.
 v. Hermann, Ministerrath und Professor, München.
 Osterrath, Oberregierungsrath, Danzig.
 Merd, Kaufmann, Hamburg.
 Moriz Weil, Buchhändler, Berlin.
 Dr. Dr. Hildebrand, Professor, Marburg.
 Carl, Geh. Kommerzienrath, Berlin.
 v. Tiesan, Gerichtsdirektor, Plauen.
 Degentob, Fabrikant, Eilenburg.
 Lette, Präsident des Revisionskollegiums für Landeskulturfachen, Berlin.
 John Dröge, Kaufmann, Bremen.
 R. Matthy, Buchhändler und Staatsrath.
 G. Mevissen, Kaufmann.
 Breusing, Banquier, Cosnabrüd.
 F. L. v. Köhne, Expräsident des Handelsamts, Gesandter bei den Verein. Staaten.
 V. Eisenstud, Fabrikant, Chemnitz.
 v. Brud, Direktor des österreichischen Lloyd's, Triest.
 Dr. Burger, Altuar der Handelsbörse, Triest.
 Schirmeister, Gutbesitzer, Langgallen, Landrath des Insterburger Kreises.
 Dr. Köster, Wien.
 Dr. Professor Hubed, Grop.

Herrmann, Mohl, Matthy, Eisenstud, Pagenstecher, Gevetocht, Droege und Neben dieser Richtung. Für ausgesprochene Freihändler galten nur Merkel und die beiden Triester Abgeordneten. Neben, der mit dem Auswärtigen Ministerium in Berlin, für das er einige Jahre gearbeitet, zerfallen war, hatte sofort eine Menge Anträge, darunter einen auf Protest der Versammlung gegen den erwähnten Beschluß des Bundestags in der Handelswoche gestellt. Mohl und Rönne knüpften daran den Vorschlag, daß der Ausschuß seinerseits die Regierungen zur Entsendung von Sachverständigen auffordern möge. Es sträubten sich aber dagegen lebhaft die Vertreter der Partikularinteressen, und auch die Versammlung wollte zunächst von derartigen Verhandlungen nichts wissen, um nicht in der Berathung der Grundrechte gestört zu werden.

Kampff erhielt zwar unter dem 17. Juni Anweisung, die Bereitwilligkeit Preußens zu Verhandlungen mit dem Ausschusse auszusprechen, weil es nur auf solche Weise möglich sei, ein Resultat zu erreichen, aber das Parlament, damals im Vollgefühl seiner Allmacht, ließ sich dadurch nicht beeinflussen. Es hegte zu jener Zeit überhaupt die Ansicht, daß es nicht mehr nöthig sei, mit den Einzelstaaten ins Benehmen zu treten, dieselben hätten sich einfach zu fügen.

Der oben erwähnte Beschluß des Bundestags blieb ohne Wirkung. Kein Staat sendete einen handelspolitischen Kommissar. Die Nordseestaaten beschloßen auf einer Konferenz in Hannover¹⁾ Ende Juni eine Menge wohlklingender Sätze, die aber alle darauf zielten, so viel als irgend möglich in der bisherigen Sonderstellung zu verharren.

Unterm 11. Juli erfolgte endlich seitens der Nationalversammlung die Aufforderung an die preußische Regierung, ein oder zwei sachverständige Männer zu Berathungen über den Entwurf eines Gesetzes für Herstellung der Handelseinheit nach Frankfurt zu senden. Das Auswärtige Ministerium war dazu wie schon früher bereit, aber Hansemann und Milde fanden die Form des Schreibens so unangemessen, daß der Minister Camphausen in Frankfurt den Auftrag erhielt, dem Parlamente zu erklären, Preußen werde keine Kommissare mit dem nöthigen Material versehen, wenn der bezügliche Antrag in geziemender Form wiederholt werde. In Frankfurt wurde das anfangs so aufgefaßt, als habe Preußen die Aufforderung abgelehnt. Darüber war besonders der bayerische Minister Graf Bray erfreut, der sofort dem preußischen Gesandten seinen Beifall zu solchem Verhalten ausdrückte und auf direkte Verständigung der Regierungen antrug, um weiteren Uebergriffen der Versammlung vorzubeugen. Der natürliche Anknüpfungspunkt für weitere Verhandlung sei durchaus einzig und allein der Zollverein.

Um diese Zeit kam das erste Reichsministerium zu Stande, worin Ernator Duchtwig das Portefeuille für Handel übernahm. Einer seiner ersten Schritte war, ein von ihm früher entworfenes „Memorandum die Zoll- und Handelsverfassung Deutschlands betreffend“ drucken und vertheilen zu lassen. Man faßte die Schrift allgemein als sein Programm auf. Wie er aber in seinen Erinnerungen S. 79 behauptet, sollte der

¹⁾ Resultat bei Duchtwig: Erinnerungen S. 264 ff.

Aufsatz lediglich seine vom Bremser Senat gebilligten Ideen darstellen, welche er ursprünglich als Sachverständiger zu vertreten gedacht hatte. Im Allgemeinen dürfte das wohl auf Dasselbe hinauslaufen. Nach dem Memorandum sollte die Regelung aller handelspolitischen Beziehungen durch das Reich stattfinden, die Erhebung der Steuern und Zölle aller Art aber den Einzelstaaten verbleiben. Die Schifffahrt sollte durch Unterscheidungszölle, die Industrie durch 25% Schutz gefördert werden. Jährlich sollten Versammlungen von Sachverständigen aller Handelsfragen durchberathen. — Es fanden diese Sätze lebhaften Widerspruch nicht nur in Hamburg, sondern auch bei den Ostseestädten.

Wie wenig an eine Verwirklichung solcher Pläne zu denken war, davon konnte Dückwitz schon beim ersten Schritte sich überzeugen. Am 26. August hatte er die handelspolitischen Kommissare zu einer Besprechung geladen. Auf seine Anfrage, ob und welche Schwierigkeiten der Zollvereinigung Oesterreichs mit dem übrigen Deutschland entgegenstehen möchten, erklärte der österreichische Vertreter Hofrath von Gehringer, daß er sie einstweilen für ausgeschlossen halte aus staatsrechtlichen, handelspolitischen und finanziellen Gründen. In ersterer Beziehung wies er auf das Verhältniß Oesterreichs zu Ungarn, die Beziehungen zur Lombardei und die Rücksicht auf die Nationalversammlung in Wien hin, in zweiter auf die Unmöglichkeit, zur Zeit den Widerstand der Fabrikanten gegen Aufhebung des Prohibitivsystems zu bekämpfen. Endlich betonte er die Schwierigkeit, das auf 14 Millionen Gulden veranschlagte Tabakmonopol aufzugeben.

Dückwitz fragte nachher, ob in den mit fremden Staaten geschlossenen Verträgen Hindernisse gegen eine Zollvereinigung vorlägen. Für den Zollverein verneinte das Kampß. Die hannoverschen Kommissare verneinten es auch und stellten den englischen Vertrag von 1844 als ganz unfänglich hin. Die Hauptschwierigkeit für Hannover liege im dortigen Mehrverbrauche hochbesteuerteter Waare. Es müsse daher entweder ein Präcipuum bekommen oder seine Flußzölle behalten. Von den andern Staaten bestand nur für Mecklenburg ein Hinderniß in seinem Vertrage mit Frankreich, welcher Richtterhöhung des Weinzolls bis 1850 bedingte. Dückwitz fragte dann nach dem preußischen Salzmonopol. Kampß äußerte als persönliche Ansicht, daß Preußen wohl dem großen allgemeinen Ziel zuliebe eine Aenderung der Salzbesteuerung annehmen werde.

Die Hamburger hatten sich nicht ausgesprochen. Wie wenig sie aber an irgend ein Opfer dachten, bewies eine Broschüre Dr. Soetbeers: „Die deutsche Handels- und Zollverfassung und das Freihafen-System“, welche wenige Tage später am Parlament zur Bertheilung kam. Es wurde darin für Hamburg und ähnliche Seestädte volle Freihafenstellung verlangt. Nach den ablehnenden Aeußerungen Oesterreichs faßten auch andere Staaten neuen Muth. Sowohl Mecklenburg als als Bremen machten kein Hehl mehr aus ihrer Abneigung gegen die Zollvereinigung.

Je weniger aber diese Regierungen zu Opfern im allgemeinen Interesse bereit waren, um so mehr waren sie darauf aus, ihre Abneigung geschickt zu bemänteln und gleichzeitig Preußen seine Waffen zu entwenden. Am 2. September versammelte der volkswirtschaftliche Ausschuß die Regierungskommissare „vor sich“, um zunächst die Frage der Durch-

gangsölle zu berathen. Preußen benutzte dieselben bekauntlich noch als Previsionsmittel sowohl gegen die Nordseestaaten als Rußland, wie einst gegen andere Nachbarländer. Allen Anträgen auf Abschaffung derselben hatte es sich daher stets widersezt. Kämpf erklärte demgemäß auch jezt, daß Preußen diese Zölle nur im Zusammenhang mit der allgemeinen Zolleinigung zu beseitigen im Stande sei. Troz dessen beschloß der Ausschuß, die sofortige Aufhebung dieser Zölle zu beantragen.

Weiteren Fortgang nahm die Sache aber einstweilen nicht, da kurz darauf eine Krisis im Reichsministerium eintrat. Dudwiz, der im Amte blieb, regte die Handelsfrage erst Ende September aufs neue durch eine Denkschrift an. Er stellte darin sechs Normen für die zukünftige Handelspolitik Deutschlands auf. Es sollte größtmögliche, auf Gegenseitigkeit gegründete Freiheit des Handels und der Schifffahrt mit fremden Staaten angestrebt und nöthigenfalls durch Repressalien erwirkt werden. Er verlangte möglichste Schonung der Handelsbewegung bei der Zollerhebung und kräftige Förderung von Schifffahrt und Schiffbau. Für den Verkehr im Innern Deutschlands wünschte er Beseitigung aller Hindernisse, endlich Schutz für die Industrie bei gleichzeitiger thunlichster Berücksichtigung des internationalen Verkehrs mit Rohprodukten. Zum Schlusse beantragte er Uebertragung aller Handelsverträge der Einzelstaaten auf das Reich¹⁾. Der Ausschuß beschloß denn auch, bei der Versammlung zu befürworten, daß Dudwiz zur Lösung der bestehenden Verträge und Uebertragung derselben aufs Reich bevollmächtigt und zur Vorlage eines Zolleinigungsplans mit Tarif bis zum 15. Dezember beantragt werde.

Wie Dudwiz erzählt, erregte sein Plan bei den Vertretern Frankreichs, Hollands und Belgiens Beunruhigung und veranlaßte sie, ihn sofort zu interpelliren²⁾. Und im Uebrigen fand er weder bei Freihändlern noch Schutzzöllnern Beifall. Er giebt daher in seinen Memoiren zu, daß der einzige Weg zum Ziele damals weitere Ausdehnung des Zollvereins gewesen wäre. Doch scheint er diese Ueberzeugung leider zu spät gewonnen zu haben.

Zunächst erkannte nur Preußen klar den Sachverhalt. Am 11. Oktober 1848 wurde an Camphausen von Berlin aus ein Erlaß gerichtet des Inhalts: daß die Uebertragung der Handelsverträge wohl schwerlich so ohne Weiteres zu bewerkstelligen sein werde. Bevor nicht die Verfassung des Bundesstaats jeststehe, könne derselbe auf Anerkennung beim Auslande kaum rechnen, und noch weniger werde dasselbe wohl zur Lösung der Verträge vor dem Ablauftermin ohne Entschädigung gewillt sein. Wie wollte man ferner unter den obwaltenden Verhältnissen neue Verhandlungen einleiten? Man solle doch nicht Alles mit einem Schlage erreichen wollen, sondern an das Bestehende anknüpfen. Die Hauptsache sei jezt möglichst rasches Zustandebringen einer Zolleinigung, damit Deutschland dem Auslande gegenüber mit dem gebührenden Nachdruck auftreten könne. Die Erlangung von Vortheilen hierbei stehe erst in zweiter Linie. Der Zollverein umfasse den größeren Theil Deutschlands mit 30 Millionen

¹⁾ Vom letzteren Punkt schweigen Dudwiz's Denkwürdigkeiten S. 91.

²⁾ Denkwürdigkeiten S. 92.

Menschen. Mit Leichtigkeit könne er einstweilen die übrigen Staaten in sich aufnehmen und so eine Basis für die Gesamtvereinigung bilden. Die zutretenden Staaten würden damit sofort in den Genuß seiner Verträge gelangen. Gewisse erwünschte Abänderungen des Tarifs ließen sich ohne allzu große Schwierigkeiten vornehmen. Hinsichtlich Oesterreichs würde die Aufstellung des Grundsatzes genügen, daß es dem Vereine sich mindestens mit seinen deutschen Provinzen anzuschließen habe. Die näheren Bedingungen könnte man der Zukunft überlassen. Auf diese Weise würde binnen wenigen Wochen das außerösterreichische Deutschland eine völkerrechtlich anerkannte wirtschaftliche Einheit bilden, auf der sich weiter bauen lasse. Außer für Oesterreich bestehe ja für keinen andern Staat ein ernstes Hinderniß zu einem solchen Schritte!

Ehe dieser Erlaß noch in Frankfurt eintraf, stellte Freiherr von Reden, der in dem Ausschusse eine fieberhafte Thätigkeit entfaltet und eben eine Vergleichung der deutschen Zolltarife veröffentlicht hatte, einen Antrag, welcher im Wesentlichen auf den preussischen Vorschlag hinauslief. Er verlangte vorläufige Ausdehnung der Zollvereinsverfassung auf ganz Deutschland und Oesterreich, aber unter Ermäßigung der Kolonialwaarenzölle und Belassung einzelner höherer Zölle und einer Zwischenzolllinie für Oesterreich.

Dieser sowie der Dudwitsche Vorschlag wurden am 21. Oktober in Berlin bei einer Konferenz der innern Ministerien mit dem auswärtigen einer eingehenden Erwägung unterzogen. Man erkannte an, daß Redens Antrag annehmbarer als der andere sei, blieb aber dabei, wirklichen Erfolg nur von der Verfolgung des in der Instruktion vom 11. Oktober vorgezeichneten Weges zu erwarten. Es wurde beschlossen, jedenfalls den Versuch zu machen, die Centralgewalt dafür zu gewinnen. Um den Nordseestaaten die Sache annehmbar zu machen, einigte man sich auf Herabsetzung des Zolls für Wein auf 6, Taback auf 4 und 3, Kaffee auf 5, Reis auf 1 Thlr. pro Centner. Ueberdies wurde Entschädigung Hannovers für Beseitigung seiner Flußzölle und endlich die Aufhebung der Transitzölle mit Ausnahme der gegen Rußland gerichteten, ins Auge gefaßt.

Diese Beschlüsse wurden Camphausen mitgetheilt, der auf Grund derselben mit Kampf Anfang November eine kurze Flugchrift: „Der nächste Weg zur Zoll- und Handels-Einigung Deutschlands“ verfaßte, welche der Versammlung mitgetheilt wurde. Ohne überflüssige Worte war darin die Auffassung der preussischen Regierung dargelegt, ihre Anerbietungen aufgezählt und die Einführung des revidirten Zollvereintarifs vorläufig für das außerösterreichische Deutschland durch die Reichsgewalt beantragt.

Aber so sehr die Richtigkeit des preussischen Vorschlags für jeden Mann, der mit den einmal bestehenden Verhältnissen rechnete, auf der Hand liegen mußte, das Parlament konnte sich zu irgend einem fruchtbaren Entschluß nicht aufraffen. Der Ausschuß begann endlose Beratungen über die verschiedenen Anträge und die von dem Parlament überwiesenen Interpellationen, hörte Sachverständige aller Art und überlud sich mit Aufgaben. Für den Tarif stellten Dudwiz und die Regierungsb-

kommissare zwei verschiedene Entwürfe auf. Ein dritter wurde von den Abgeordneten des Handelsstands fast aller norddeutschen Länder angefertigt. Einige Wochen später entstand noch ein vierter, hochachtungsvoller, von Seiten des Vereins zum Schutz der vaterländischen Arbeit.

Schließlich fand das Programm von Dackwitz den Beifall des Ausschusses. Er machte sich daher auch daran, „Reichsgesandte“ nach Frankreich und den Vereinigten Staaten abzuordnen und den Abschluß von Handelsverträgen mit letzteren und Belgien ins Auge zu fassen¹⁾. Das Reichshandelsministerium nahm während der Wintermonate die Abfassung einer Zollordnung und Zollakte, eines Zollgesetzes, sowie Neuregelung der Schifffahrts- und Konsulargesetzgebung in sehr ernste Arbeit. Es wurden dabei die Zollvereinsgesetze zu Grunde gelegt und nicht unwesentlich verbessert. Was aber gerade das Wichtigste für den Augenblick gewesen wäre, die Herstellung der Zolleinigung, blieb unerledigt. Die Verbündung der Gutgeantanten trug daran nicht weniger Schuld als der böse Wille Oesterreichs und Hannovers. Letzteres ließ die Camphausen'sche Denkschrift durch Witte aufs bitterste in der Presse kritisiren und lehnte wiederholte vertrauliche Schritte Preußens höhniisch ab.

Obwohl schon Anfang 1849 über das Scheitern des Frankfurter Werkes kaum noch Zweifel herrschen konnten, wurden die Arbeiten bei der Verfassung eifrig fortgesetzt. Die Zollgesetze wurden mit den Regierungskommissaren eingehend durchberathen und Enqueten über die Tarification der wichtigsten Waaren abgehalten. Ein allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch und eine Wechselordnung wurden verfaßt. Ueber die Tarifentwürfe entstand eine ganze Literatur von Beleuchtungen. Die Organisation einer Reichsstatistik, ein deutsches Schiffsmessungsgesetz kamen in Vorbereitung. Alles umsonst.

Im Mai 1849 reiste Dackwitz nach Hause. Seine Hauptmitarbeiter, der Herr von Schimpff und der preußische Rechnungsrath Hesse, hatten schon früher ihre Thätigkeit eingestellt. Dieser Versuch einer Zolleinigung scheiterte so kläglich, wie man es in Preußen vorausgesehen hatte. Daß die Frankfurter Arbeiten nicht ganz fruchtlos blieben, ist lediglich das Verdienst Preußens, welches sich in aller Stille durch Bierack noch im Juli 1849 Einsicht in die Zolltarifakten des Ausschusses verschaffte und die gesammelten Materialien in den nächsten Jahren zur Verbesserung der Zollvereinsgesetze benutzte.

¹⁾ Die Mission nach Nordamerika nahm Rönne an, obwohl er am 17. April 1848 bei Aufhebung des Handelsamts mit diesem Posten vom König Friedrich Wilhelm für Preußen bekleidet worden war. In Berlin nahm man das sehr übel und stellte bei Zusammenbruch der Centralgewalt ihn zur Disposition. Er starb 1865.

2. Kapitel.

Die große Volksbewegung des Frühjahrs 1848 brachte Deutschland den Krieg wegen der Herzogthümer mit den Dänen. Preußen übernahm die Exekution der Bundesbeschlüsse in Holstein und Schleswig. So sehr ein Kampf gegen die den Ostseehandel seit so langer Zeit braudschazenden deutschfeindlichen Dänen aber den Wünschen aller Patrioten entsprach, so schwere Besorgnisse erweckte er in allen Handel und Schiffahrt treibenden Kreisen. Kein deutscher Staat besaß Kriegsschiffe oder auch nur hinreichende Küstenbefestigungen. Wehrlos standen die Seestädte einem Angriff vom Meere aus gegenüber und ebensowenig gab es einen Schutz für die auf hoher See befindlichen Handelsschiffe.

Schon im März wurde daher das Auswärtige Ministerium mit Klagen aus den Ostseegegenden bestärmt. An erster Stelle wünschte man, daß England alle von dem Krieg noch nicht unterrichteten deutschen Schiffe warnen möge. In Berlin war man dem gegenüber ganz rathlos. Am 3. April 1848 erging an den Gesandten von Schoultz in Kopenhagen die Weisung, sich über die Absichten Dänemarks genau zu unterrichten. Man könne nicht glauben, daß es das Vorgehen Preußens als Feindseligkeit auffassen werde. Wäre es dennoch der Fall, so vermöge man nicht anzunehmen, daß Dänemark entgegen den völkerrechtlichen Begriffen der Zeit und unter Schädigung seiner Sundzolleinnahmen zur Kaperei greifen werde. Sei diese Annahme falsch, so solle er sogleich direkte Meldung an Bunsen in London senden, damit man von dort aus die preussischen Schiffe warne. Zugleich solle er den Dänen mittheilen, daß Preußen Privateigenthum durchaus respektiren werde. Tags darauf erklärte der auswärtige Minister im Vereinigten Landtag auf vielseitige Anfragen im selben Sinne, daß ein Krieg mit Dänemark nicht bestehe und man nicht glaube, daß Dänemark die Schritte Preußens in den Herzogthümern als Feindseligkeiten auffassen werde.

Leider bestätigten die Berichte des Gesandten nicht diese Auffassung. In Kopenhagen verlangte die Presse einstimmig Ausgabe von Kaperbrieffen und energische Gegenwehr. Schoultz hielt Vorgehen Dänemarks zur See für zweifellos. Auch die Bundesversammlung in Frankfurt erwartete derartige Schritte und richtete daher nach Berlin das Ersuchen: „bei den Verhandlungen mit Dänemark zugleich ein Haupt-Augenmerk auf die Sicherung des deutschen Handels und der deutschen Schiffahrt in der Ost- und Nordsee zu richten und womöglich durch Vertrag mit einer Seemacht für den Schutz der deutschen Küsten- und Seestädte Vorforge zu treffen.“ Daß zu letzterem keine Ansicht war, unterlag jedoch keinem Zweifel. Man betrachtete es in Preußen schon als einen Erfolg, wenn es gelang, die Seemächte zur Neutralität zu bestimmen. Immerhin machte der auswärtige Minister den Versuch, Englands Hülfe zu gewinnen. Bunsen wurde zur Erwägung anheimgestellt, ob nicht vielleicht die Mittheilung, daß Preußen für jede Schädigung durch die dänische Flotte Ersatz in Jütland suchen werde, die englischen Minister zum Einschreiten in Kopenhagen bringen

würde. Er erklärte aber jedes Wort für verloren. Ebenso utopisch war die in Frankfurt verbreitete Meinung, daß Schweden, Holland oder die Vereinigten Staaten bereit sein würden, die preussische Schifffahrt zu schützen oder daß Preußen bei energischem Auftreten im Stande sein könnte, das Prinzip der Unantastbarkeit der Handelsschiffe durchzusetzen.

Inzwischen machte der Konflikt weitere Fortschritte. Am 11. April begab sich eine dänische Fregatte auf den Weg nach Swinemünde. Am 17. kündigte Preußen durch ein Cirkular an, daß es, falls Dänemark jetzt die Herzogthümer nicht räume, gemäß dem Mandate vom Bunde Gewalt anwenden werde. Ueber die Grenzen desselben werde es nur im Nothfalle hinausgehen. Die Schädigung der Schifffahrt durch Ausgabe von Kapertbriefen und dergleichen werde es aber als Kriegserklärung betrachten. Der auswärtige Minister Dänemarks, Graf Kunth, erwiderte darauf am 18. April, daß seine Regierung im Falle des Einrückens preussischer Truppen in Schleswig keinen Anstand nehmen werde, „alle ihm zu Gebote stehenden Vertheidigungsmittel, namentlich gegen die Seehäfen und gegen die Handelsmarine Preußens in Anwendung zu bringen.“ Die That folgte dem Worte. Am 19. wurden alle preussischen Schiffe in dänischen Häfen beschlagnahmt!

In allen deutschen Seestädten entstand nun Angst. Konsul Delius in Bremen bat dringend um Geschütze zur Vertheidigung der Wesermündung. Der Kriegsminister hatte aber keine übrig. Die Finanzverwaltung gerieth in große Besorgniß, wie sie ohne Zufuhr englischen Salzes die Ostseeprovinzen versorgen solle. In Frankfurt regte sich plötzlich allgemeine Begeisterung für Ankauf einer Flotte¹⁾.

Gethan wurde für den Augenblick Nichts. Erst am 25. April entschloß man sich in Berlin zu der Anordnung der Wegnahme aller dänischen Schiffe in deutschem Bereiche, nachdem Tags zuvor der pommerische Oberpräsident auf eigene Faust die dänischen Fahrzeuge in Swinemünde mit Embargo belegt hatte. Der Gesandte in Hamburg, von Hänlein, erhielt Weisung, die Senate der Hansestädte zu der gleichen Maßregel aufzufordern und sie im Weigerungsfalle durch Requirirung von Militär dazu zu zwingen. Gleichzeitig wurde die Bundesversammlung von dem Schritt in Kenntniß gesetzt und der Beitritt zu dem Beschlusse, durch eine Kommission Kriegsdampfer in England zu kaufen, ausgesprochen.

Die Hanseaten waren aber nicht gewillt, sich zu fügen. Dänemark hatte Schonung ihrer Schiffe angekündigt, falls sie sich jeder Feindseligkeit enthielten. Dieses Vortheils wollten sie nicht verlustig gehen. Hänlein war auch gleich bei Empfang des Erlasses davon überzeugt, daß der Hamburger Senat Widerstand leisten werde. Er hielt ihn sogar für fähig, beilich die anwesenden dänischen Schiffe zu warnen. In der That wies der Senat am 27. April die Beschlagnahme ab. Bremen, welches sich anfangs gefügt, machte nun auch Anschläge, ebenso Lübeck. Hänlein erhielt darauf Befehl, hannoversche Truppen zu requiriren. Gleichzeitig erging am 23. April an die Regierungen von Hannover, Oldenburg und Mecklenburg die Aufforderung, die dänischen Schiffe festzuhalten, und Dönhoff in Frankfurt bekam Weisung, einen Bundesbeschluß in diesem Sinne durchzusetzen.

¹⁾ Ueber die Geschichte dieser Flotte vgl. Anlage XXXV.

Aber der Bürgermeister von Hamburg blieb dabei, daß selbst eine militärische Besetzung für die Stadt weniger schädlich sei als ein Bruch mit Dänemark. Hannover erklärte zwar, schon aus eigenem Antrieb auf dänisches Eigenthum Embargo gelegt zu haben, aber es verweigerte die Ueberlassung von Truppen gegen Hamburg. Mecklenburg erklärte einfach, ohne Bundesbeschluß und so lange der Feind seine Schiffe nicht belästige, Nichts thun zu wollen! Durch Abgesandte suchten die Hanfen ihr Verhalten in Berlin zu entschuldigen. Lübeck gab erst nach, als die Dänen ihm zwei Fahrzeuge wegnahmen. Oldenburg brauchte fast eine Woche zum Entschluß, obwohl in seinen Häfen gar keine Dänen lagen. Und es beklagte bei seiner zustimmenden Antwort, daß man die Hansestädte vor solchen Verwickelungen nicht durch allgemeine Neutralitätserklärung sichergestellt habe! Während dessen fielen mehr als 40 preußische Schiffe in dänische Hände, und die Klagen der Ostseestädte hörten nicht mehr auf. Preußen konnte dem gegenüber Nichts thun als wiederholt auf schnelles Zustandekommen eines Bundesbeschlusses und Anerkennung der Entschädigungsverpflichtung durch den Bund drängen.

Beides fand jedoch in Frankfurt lebhaften Widerstand. In der Sitzung vom 4. Mai erhoben die Hansestädte laute Einsprache gegen die preußischen Anträge. Sie fanden dabei eifrige Unterstützung bei den meisten Staaten und besonders Oesterreich. Die Sache wurde schließlich einem Ausschuß überwiesen. Aber Dönhoff hielt die Ablehnung für so gut wie sicher. Dabei handelte Preußen in Dänemark als Mandatar des Bundes! Das Einzige, was von Frankfurt aus geschah, war die Entsendung des Syndikus Baus nach London, um dort Palmerston Aufklärungen über die Verwickelung mit Dänemark zu geben, ihn wenn möglich zur Unterstützung Deutschlands zu bewegen und daneben Einleitung zum Ankauf von Kriegsschiffen zu treffen.

Preußen blieb also ganz auf eigene Kraft angewiesen. Es ließ durch seinen Generalkonsul in London einen Dampfer mietzen, um alle durch den Kanal heimwärts segelnden deutschen Fahrzeuge zu warnen, und wies Wrangel an, durch Besetzung dänischen Gebiets ein Unterpfand für Entschädigung der deutschen Rheder zu gewinnen und nicht eher Waffenstillstand zu gewähren, bis Dänemark alle Feindseligkeiten einstelle und alles preußische Eigenthum freigebe. Als ein besonderer Erfolg wurde die Wegnahme eines dänischen Schiffes „Thorwaldsen“ in Glücksburg durch den preußischen Vizekonsul betrachtet. Die Hansestädte und Nordseestaaten sügten sich Anfang Mai auch der Sperrung ihrer Beziehungen mit Dänemark und es schien einen Augenblick, als ob Deutschland wirklich geschlossen auftreten wolle.

Aber nicht lange. Am 21. Mai schon theilte der hannoversche Gesandte in Berlin mit, daß seine Regierung Aufhebung des Embargo beschlossen habe und von Oldenburg, Hamburg und Bremen ersucht sei, ihre Geneigtheit zu gleichem Verhalten in Kopenhagen mitzutheilen! Gleichzeitig verfügte das Stadtgericht zu Glückstadt eigenmächtig in aller Stille Freigabe des „Thorwaldsen“ und ließ ihn abfahren, ehe der Gesandte in Hamburg nur ein Wort davon erfuhr! Nur Mecklenburg war jetzt für Aufrechterhaltung des Embargo, da ihm die Dänen mehrere Schiffe ge-

lapert hatten. Auch fand es jetzt auf einmal die Entschädigungspflicht des Bundes ganz natürlich und nothwendig.

Preußen wurde unter solchen Umständen, abgesehen von der allgemeinen politischen Lage, die Sache immer lästiger. Fast täglich liefen bittere Klagen aus den Ostseestädten ein. Und dabei verbunkelte sich selbst die Aussicht auf Entschädigung durch die Dänen bei den ungünstigen politischen Verhältnissen und der Drohung Schwedens, im Falle der Besetzung Jütlands den Krieg zu erklären. — Oesterreich lebte während der ganzen Zeit mit Dänemark in den besten Verhältnissen! Auf eine Beschwerde der Königsberger und Stettiner Kaufmannschaften darüber, daß österreichische Schiffe von den Dänen als neutral behandelt würden, stellte das Berliner Cabinet in Wien die Anfrage, ob das wirklich der Fall sei. Als dieselbe nicht beantwortet wurde, erhielt der Gesandte in Frankfurt am 16. Juli 1848 Auftrag, die Angelegenheit bei der Centralgewalt zur Sprache zu bringen und dabei nochmals die Pflicht des Bundes zur Entschädigung Preußens für seine Verluste zu betonen. Wie der Gesandte berichtete, fand er bei der Nationalversammlung wie den Ministern Gehör. Gagern sagte seine Unterstützung zu und selbst Schmerling erklärte sich mit dem Anspruch Preußens einverstanden. Dabei blieb es aber. Inzwischen betrachteten Hamburger Schiffsrheder ruhig dänische Schiffe, die nach dem Auslande bestimmt waren, fanden Silbersendungen von dort nach Kopenhagen statt und blieb der schwedische Dampferverkehr zwischen Lübeck und Kopenhagen ununterbrochen im Gange! Die Entrüstung der öffentlichen Meinung über solche Vorgänge änderte Nichts daran.

Kein Wunder, wenn in Preußen der Wunsch nach Abschluß eines Waffenstillstands um jeden Preis immer lebhafter wurde. Als im Juli die Gerüchte über guten Fortgang der Verhandlungen immer lebhafter wurden, beschworen die Danziger Rheder die Regierung, sich bei dem Abschluß nicht durch Einsprache des Reichsverweisers beirren zu lassen. „Zu dem Kriege mit Dänemark sind bei einer Fortsetzung für Deutschland keine Vorbeeren mehr zu erwerbem. Die deutschen Armeen sind aus allen Kämpfen mit den Feinden als Sieger hervorgegangen, das Festland Dänemarks ist das ihrige, es hängt nur vom Willen ab, es in Besitz zu nehmen. — Deutschland hat sonach seine Kraft, seine Macht und Entschiedenheit gezeigt, es hat vollbracht, was es konnte, seine Ehre ist unangetastet. Ueber dieses hinaus noch Verlangen zu stellen ist ein Unding. — Es heißt aber ein solches Verlangen, wenn man mit einer Seemacht ohne Flotte, ohne Freunde, die eine Flotte zu Hülfe geben wollen, einen Krieg führen will, dessen Ursache von sämmtlichen Seemächten nicht als zweifelsfrei erkannt worden, einen Krieg, der wie unsere Feinde wohl wissen, eine der blühendsten Provinzen Preußens dem völligen Ruin entgegenführt. — Ew. Exc. legen wir diese Gründe im Allgemeinen dar, und müssen wir noch hinzufügen, daß nach unserem Erachten man in Frankfurt viel spricht und schreibt, ohne den großen Gedanken „Eintracht giebt Macht“ als Ziel vor Augen zu haben; daß Diejenigen, die zum Theil das große Wort führen, gerade keine Sympathie für Preußen und die nöthige Einsicht in die Verhältnisse hegen, obgleich Preußen doch hauptsächlich durch sein Blut und Geld Deutschland die Macht geben kann, es in die Reihe der ersten Staaten

Europa's zu erheben." Die preussischen Schiffe besaßen einen Werth von 7 Mill. Thaler, schlossen sie ihre Eingabe, und beschäftigten 9000 Seefahrer. Entschädigung wäre Sache Deutschlands, aber sie erwarteten wenig von Frankfurt.

Am 26. August 1848 kam zu Malmö der Waffenstillstand zum Abschluß. Artikel 5 desselben besagte: Tous les navires qui ont été amenés et sur lesquels on a mis l'embargo depuis le commencement de la guerre seront rendus avec leurs cargaisons avant l'expiration de douze jours après la signature de la présente convention, ou plus tôt si faire se peut. La Prusse consent, tant en son nom qu'en celui de la Confédération germanique, à indemniser le Danemarck des réquisitions prélevées en nature en Jutland pour le compte des troupes prussiennes et fédérales, et le Danemarck s'engage de son côté à restituer la valeur des bâtiments ou cargaisons qui auraient été vendus et qui ne pourraient être restitués en nature.

Auf der Stelle wurde der Legationsrath Philippöborn aus Amsterdam nach Kopenhagen gesandt, um dort bei der Wiedereröffnung der Schifffahrt die nöthigen konsularischen Funktionen zu übernehmen. Aber der Waffenstillstand fand nicht die Genehmigung der Frankfurter Versammlung. Woche auf Woche verging, ohne daß es zur Auswechslung der Ratifikationen kam, und im Februar 1849 erklärte Dänemark sich nur noch bis zum 26. März durch den Vertrag für gebunden. Aufs neue wurden die Rheder benachrichtigt und die in See befindlichen Schiffe gewarnt.

Vom 5. April ab verhängte Dänemark wiederum die Blokade über die deutschen Häfen. Am 16. beantragte Preußen in Frankfurt allgemeine Beschlagnahme des dänischen Eigenthums in Deutschland als Gegenmaßregel. Am 23. forderte das Reichsministerium alle deutschen Staaten dazu auf. Nach einem kurzen Schwanken führte Preußen die Maßregel Anfang Mai durch, auch wurde Durchfuhr und Verkauf von Waffen und Kriegsvorräthen nach Dänemark verboten. Mittlerweile kaperte letzteres eine Menge Schiffe, darunter vier bremische und einige englische, letztere wegen Bruchs der Blokade. Man hoffte, daß dieser Schritt England zum Einschreiten bewegen werde, umso mehr als die Dänen gar nicht im Stande waren, die Blokade vollständig durchzuführen. Doch Lord Palmerston in seinem Deutschenhaß erklärte am 1. Juni 1849 im Unterhaus, daß die dänische Blokade ebenso wie jede andere derartige effektiv sei, da Schiffe ohne Gefahr aus den Häfen nicht auslaufen könnten! — Die Dänen wurden übermüthiger als je, und die preussischen Rheder überboten sich in Klagen. Um so größer war die Freude, als am 10. Juli 1849 ein neuer Waffenstillstand zu Stande kam.

Während Preußen auf der Stelle das Embargo für erloschen erklärte, hob Dänemark die Blokade am 5. August und auch dann nur für die preussischen und mecklenburgischen Häfen auf. Erst am 11. August wurde die Nordsee und am 25. die Ostküste Holsteins für frei erklärt, obwohl der Vertrag Aufhebung der gesammten Blokade gleichzeitig vorschrieb. Der im August nach Kopenhagen geschickte Gesandte von Werther wurde daher beauftragt, Vorstellungen zu erheben. Die Dänen aber entschuldigten sich damit, daß nicht genug Dampfer zur Benachrichtigung der

Kreuzer verfügbar gewesen seien und man gegen Holstein der öffentlichen Meinung wegen habe vorgehen müssen.

Am 17. Januar 1850 lief der Waffenstillstand nochmals ab und in den Seestädten entstanden neue Besorgnisse. Der Handelsminister forderte dringend endliche Regelung dieses unhaltbaren Zustandes. Das auswärtige Ministerium erklärte darauf, daß gegenwärtig an eine Erneuerung des Krieges nicht zu denken sei, da ganz Europa jetzt gegen Dänemark Partei nehmen würde. Es handle sich nur noch um einzelne Schwierigkeiten wegen der Herzogthümer, deren Erledigung sicher sei. In der That kam es zu ernststen Feindseligkeiten nicht mehr. Am 2. Juli 1850 wurde der Friede unterzeichnet. Das Resultat war für Deutschland allerdings in jeder Hinsicht beschämend. Die gefaperten Schiffe gaben die Dänen her aus, aber von Entschädigung der Eigenthümer für ihre Verluste war keine Rede. Preußen mußte die 1848 besonders Geschädigten aus eigener Tasche befriedigen. — Die ganze Episode lieferte aller Welt einen schlagenden Beweis dafür, daß eine Nation, welche überseeischen Handel treibt, im Stande sein muß, ihre Häfen und Fahrzeuge zu schützen, wenn sie nicht den schmachlichsten Demüthigungen ausgesetzt sein will.

3. Kapitel.

Die Stürme der Revolution hatten in Oesterreich an die Stelle des überlebten Fürsten Metternich den von hochfliegenden Plänen und stolzer Energie besetzten Schwarzenberg gebracht. So elend auch damals der Zustand des seiner Leitung anvertrauten Staates war, dachte er keinen Augenblick daran, eines der Rechte oder einen der Ansprüche desselben aufzugeben. Sein erstes Ziel war Niederwerfung Preußens, Vernichtung seiner (sonderrn mit Hilfe des Zollvereins in Deutschland immer maßgebender gewordenen Stellung¹⁾). Schon im Dezember 1848 sagte er dem preussischen Gesandten Grafen Bernstorff, welcher ihn für die Pläne Friedrich Wilhelms IV., wonach Preußen an die Spitze aller nicht österreichischen in einem Bundesstaat vereinten deutschen Lande treten sollte, zu gewinnen suchte, unterhoben, daß er jedem engeren oder weiteren deutschen Bunde zuzutreten und auch dem Zollverein sich eng anzuschließen gedenke.

Man maß damals angesichts der Wirren im Kaiserstaate und der sich bestehenden Hoffnung auf Ordnung der deutschen Verhältnisse der Leistung keine besondere Bedeutung bei. Doch schon im Frühjahr 1849 suchte Schwarzenberg, die mit den freihändlerischen Neigungen Preußens unzufriedenen Süddeutschen ernstlich zu Oesterreich herüberzuziehen. Aber weder die Finanzleute noch die Gewerbetreibenden wollten von Auflösung

¹⁾ Sybel, Begründung des deutschen Reichs. I. S. 271.

des Zollvereins hören. Der Verein für deutsche Arbeit und die inneren Behörden in Bayern protestirten gleichmäßig gegen das Projekt.

Im Herbst desselben Jahres schritt der Fürst alsdann, berathen von einigen sehr tüchtigen Fachmännern, dazu, seine Ankündigung ernstlich zu erfüllen. Am 26. Oktober 1849 brachte die amtliche Wiener Zeitung einen, wie sich nachher herausstellte, aus der Feder des Handelsministers Baron Bruck geflossenen Aufsatz: „Vorschläge zur Anbahnung der Oesterreichisch-Deutschen Zoll- und Handelseinigung“¹⁾.

„Die Frage der Zollvereinigung von Oesterreich und Deutschland,“ hob er an, „schleicht lange schon wie ein Gespenst um, hier die schüchternen, die furchtsamen Interessen erschreckend, dort von den Schlawen als ein bloßes Phantom, als ein Wesenloses verschrien, das, wie so manches in unseren Tagen, in Nichts zerfließen werde, wenn man es wirklich anfassen wolle. Weder das Eine noch das Andere ist begründet. Die Frage hat einen festen Kern und einen lebensvollen Inhalt und will man diesen nur recht scharf ins Auge fassen, so wird auch jenes Schreckbild verschwinden.“ . . . „Man hat sich im übrigen Deutschland fast gewöhnt, der Wiener Presse eine bloß negative Haltung gegenüber den deutschen Verhältnissen vorzuwerfen. Wohlan, wir treten in der gewichtigsten aller Fragen, in der Vereinigung und Verschmelzung der Interessen, in der Begründung einer neuen gemeinsamen Grundlage der ökonomischen Verhältnisse . . . aus der Allgemeinheit heraus, und eröffnen die Diskussion auf diesem unermeßlichen Felde mit bestimmten Vorschlägen.“ Es soll dabei kein wesentliches Interesse eines Theils verletzt und alle Bedürfnisse möglichst befriedigt werden. Drei handelspolitische Gruppen sind zu berücksichtigen: Oesterreich, der Zollverein, Norddeutschland. Jede derselben ist der Reform bedürftig. Im Kaiserstaate ist Uebergang vom Verbot- zum bloßen Schutzsystem nöthig, der Zollverein bedarf besserer Abstufung seiner Zölle nach dem Werthe, und in den Nordseegebieten wünscht man Vereinfachung und Herabsetzung des Tarifs, Freiheit der Durchfuhr und der Flüsse, Freilager, Schutz der Schifffahrt und des direkten Handels. Oesterreich hat die Reform seines Zollsystems in energischer Weise begonnen. Alle Verbote werden beseitigt, aber der Industrie kräftiger Schutz gewährt. Die Zollvereinsindustrie wünscht ebenfalls stärkere Unterstützung gegen das Ausland. Kommt man ihren Forderungen entgegen, so wird das Einigungswerk damit aufs beste eingeleitet. Um es völlig durchzuführen, empfiehlt sich ein Vorgehen nach einem vertragsmäßig festzusetzenden Plane und zwar in verschiedenen Perioden. In der ersten wird die möglichste Annäherung beider Zollsysteme ins Werk gesetzt und auf der Stelle zollfreier Austausch der einheimischen Rohstoffe und Nahrungsmittel sowie freie Durchfuhr zugelassen. Ferner werden Uebereinkünfte wegen gemeinschaftlichen Maßes, Gewichts, Handel-, Wechsel-, See-, Gewerbe-, Heimathsrechts, Flußschifffahrt, Bahnen, Post und Telegraphen geschlossen. Während des zweiten Zeitraums erfolgt Herabsetzung der Industriezölle im gegenseitigen Verkehr auf $\frac{3}{4}$ des gegen andere Staaten geltenden Satzes sowie durchgreifende Erleichterung der Grenzverwaltung. Die dritte Periode ist

¹⁾ Die Denkschriften des österreichischen Handelsministers. Wien 1850.

weiteren Zollherabsetzungen, Annäherung in den Finanzzöllen, gemeinsamen Bestimmungen über Seeschifffahrt und Unterscheidungszölle gewidmet. In der vierten Periode endlich erfolgt Herabsetzung aller Schutzzölle im gegenseitigen Verkehr auf $\frac{1}{4}$ des allgemeinen Satzes, Aufhebung des Zolls für die in beiden Theilen gleichentwickelten Industrien mit kräftigem Schutze gegen das Ausland, Auhahnung gemeinsamer auswärtiger Vertretung und Handelspolitik. Der Uebergang zur vollen Zolleinigung bleibt einem weiteren Vertrage vorbehalten. Finanzielles, nationalökonomisches und politisches Interesse treiben dazu in gleichem Maße. „Durch das handelspolitische Zusammenfassen Mittel-Europas wird Oesterreich vermöge seiner centralen Lage zum Westen und Osten, zum Süden und Norden und der freien Entwicklung seiner Natur- und Geisteskräfte, nothwendig der Mittel- und Schwerpunkt des großen Weltverkehrs, und die weiteren Folgen davon für die politische Gestaltung sind unschwer zu übersehen. Also man schreide auf dieser ruhmreichen Bahn, kleinlicher Rücksichten halber, nicht vor dem entscheidenden Schritte zurück, er muß gethan werden, das erheischt das Naturgesetz der Entwicklung. Wohlan denn, vorwärts!“

Diese Vorschläge entsprachen etwa dem, was Nebenius und List erstrebt, was Gustav Höffen 1842 in seiner Schrift „Der Zollverein“ angeregt hatte. Wohl hatte auch Kampff 1847 den Abschluß eines Handels- und Schifffahrtbundes mit Oesterreich ins Auge gefaßt und November 1847 hatte General Radowicz sogar vorgeschlagen, dem Bundestage die Entscheidung über die ganze Handels-, Zoll- und Verkehrsgesetzgebung anzuvertrauen¹⁾. Aber derartige Ideen hatte nie ein wirklicher Geschäftsmann ernstlich getheilt. Vollends im jetzigen Zeitpunkt, wo Schwarzenberg offen darauf ausging, Preußens Einfluß zu brechen und es auf eine Stufe mit den Mittelstaaten herabzudrücken, konnte von einem freiwilligen Eingehen auf solche Vorschläge keine Rede sein.

Graf Bernstorff in Wien, obwohl im Allgemeinen kein übermäßig begabter Staatsmann, war sich darüber auf der Stelle klar. Er berichtete am 30. Oktober 1849: wie Alles was von hier kommt, sind die Vorschläge mehr auf den österreichischen als den allgemein deutschen Vortheil berechnet. Oesterreich bedarf politisch einer Stütze in Deutschland gegen Rußland, in kommerzieller und überhaupt materieller Beziehung aber, eines größeren Marktes für seine Erzeugnisse und einer Emancipation aus seiner bisherigen Abgeschlossenheit nach Außen und in seinem eigenen Innern. Die Zollschranken zwischen den deutschen Provinzen und Ungarn sollen dieser Lage fallen. Will daher Oesterreich eine Zolleinigung mit Deutschland, so müssen, falls jene inneren Schranken nicht wieder aufgerichtet werden sollen, Ungarn und die übrigen nichtdeutschen Provinzen mit daran Theil nehmen. Derselbe Gedanke, welcher in politischer Beziehung durch die Reichsverfassung vom 4. März geht, und eine einseitige Theilnahme der deutsch-österreichischen Provinzen an einer engeren politischen Verbindung mit Deutschland verhindert, durchdringt auch die österreichische Regierung in commercieller Beziehung. Deshalb soll die ganze Monarchie an dem deutschen Bunde Theil nehmen, und deshalb muß das Gebiet des großen

¹⁾ Sybel. I. S. 136.

Oesterreichisch-deutschen Zollvereins sich auf die ganze Monarchie erstrecken. In beiden Beziehungen versteht Oesterreich sein Interesse. Im deutschen Bunde müßte politisch, im Zollverein commercieell und materiell die ungeheure Masse, welche Oesterreich ins Gewicht würde, die schwächere Hälfte, ganz besonders aber Preußen erdrücken, welches vor dem überwiegenden und stärksten Theilhaber an der deutschen Einheit in beiden Beziehungen zu einem numerisch schwachen Theil der großen Oesterreichisch-deutschen Einheit herabsinken würde. Dieser Gedanke blickt durch alle Oesterreichischen Vorschläge und Stimmen in diesen Angelegenheiten durch, er findet sich in den meisten Aufsätzen, welche die Presse veröffentlicht hat, geradezu ausgesprochen, und auch der amtliche Aufsatz der Wiener Zeitung macht kein Hehl daraus.“ Das österreichische Cabinet sieht Preußen als den alleinigen Factor von wahrer politischer und commercieeller Bedeutung im übrigen Deutschland an, was Preußen mit Oesterreich will, scheint ihm unbedingt erreichbar, und wenn beide sich vereinigen, wird Oesterreich den Widerstand der andern Staaten gering achten und rücksichtsloser als irgend eine andere Macht selbst zur Beseitigung der Souveränitäten seine Hand bieten. Jede Ablehnung Preußens wird Wien daher als bösen Willen betrachten und ihm die Schuld am Mißlingen der Einigkeit zuschreiben. Immerhin besitzt Oesterreich keinerlei Rechtstitel auf den Anschluß an Deutschland für seine nicht zum Reich gehörenden Lande. Jedes Zugeständniß darin von Seiten Deutschlands muß es durch Konzessionen erkaufen. Ueber solche, glaube er, werde nun freilich eine recht verschiedene Ansicht in Wien und Berlin herrschen, doch werde, wenn man erst daran gehe, die Dinge schwarz auf weiß festzustellen, sicher sehr wenig von den jetzigen Redensarten übrig bleiben. Immerhin war Bernstorff überzeugt, daß die Sache nicht ein bloßes politisches Manöver war, sondern daß Oesterreich wirklich das wirthschaftliche Bedürfniß fühlte und deshalb schließlich sich allen von Preußen als unabweislich für seine Existenz betrachteten Bedingungen fügen würde.

In Berlin war man durch das Vorgehen Oesterreichs sehr unangenehm überrascht. Auf der einen Seite dachte man nicht daran nachzugeben, auf der anderen aber konnte man mit Rücksicht auf die öffentliche Meinung in Deutschland den Plan auch nicht einfach abweisen. So ungewöhnlich die Wiener Einleitung der Sache durch die Zeitungen war, erachtete man es für das Beste, sofort amtlich vorzugehen und Oesterreich zu bestimmter Aeußerung zwingen. Feierte die Presse doch schon Oesterreich als Hort der materiellen Interessen Deutschlands! Die preussischen Minister hielten es für ausgeschlossen, daß der Kaiserstaat wirklich zur Ausführung seiner Vorschläge im Stande sei. Sie sahen darin nur einen politischen Schachzug und hofften durch Festnagelung des Wiener Cabinets die beste Waffe zu gewinnen.

Zunächst erfolgte schon am 7. November eine vom Handelsminister von der Heydt abgefaßte Erwiderung auf den Artikel der Wiener Zeitung im Staatsanzeiger. In lähnen Zügen, schrieb er, habe eine lebhaftere Phantasie weit in die Zukunft hinangegriffen und suche dem Entwicklungsgange der staatswirthschaftlichen Verhältnisse von Mitteleuropa für Jahrzehnte einen Plan vorzuschreiben. Der politische Grundgedanke darin sei

die Existenz zweier großer handelspolitischer Gebiete, deren jedes in sich ein politisches Ganze bilde. Obwohl weder Deutschland noch Oesterreich bereits so geschlossene Körper darstellten, könne man diese politische Auflassung theilen. Mit gleicher Entschiedenheit nehme man den wirthschaftlichen Ausgangspunkt an. Schon 1835 habe der Zollverein auf den von Oesterreich geäußerten Wunsch eines Zollkartells hin eine größere wirthschaftliche Annäherung durch Zollfreiheit für Rohprodukte, Aufhebung der Einfuhrverbote und ähnliche Gestaltung des Tarifs vorgeschlagen. Freilich habe damals Oesterreich diese Anträge ebenso wie ähnliche, welche zehn Jahre später gelegentlich der Einverleibung Krakaus gemacht wurden, abgelehnt. Mit dem von der Wiener Zeitung aufgestellten Programm, hieß es weiter, könne der Zollverein nur zufrieden sein. Mit der Ermäßigung der Rohstoffzölle habe man im Zollverein bereits begonnen. Die angekündigte Aufhebung des Verbotssystems in Oesterreich sei höchst erfreulich, obwohl man hinsichtlich der Steigerung der Ausfuhr dahin keine sanguinischen Hoffnungen hege. Wenn augenblicklich Oesterreich die Durchfuhr liberaler behandle als der Zollverein, so dürfe man nicht vergessen, daß erherem jährlich etwa 650 000 Transitgüter, dem Verein dagegen nur etwa 250 000 von dort zgingen. Immerhin sei Einführung des beiderseitigen freien Transits erstrebenswerth. Die Annahme eines gemeinsamen Finanzzolltarifs scheine dagegen in Berlin nicht nothwendig. Es genüge eine Herabsetzung der den Schmuggel besonders herausfordernden Sätze. Besonders wünschenswerth wäre Ermäßigung der Gewürzzölle und Aufhebung des Tabakmonopols in Oesterreich. — Den Plänen für gemeinsames Münz-, Maß-, Post- u. Wesen trete man voll und ganz bei. — Nur hinsichtlich der formalen Behandlung der Sache hege man Bedenken. Es komme jetzt nur auf den ersten Schritt an, dagegen scheine es bedenklich, sofort die spätere Entwicklung festlegen zu wollen. Wer könne die wirthschaftlichen und politischen Ereignisse der Zukunft voraussagen? „Entweder finden Oesterreich und Deutschland im Laufe der Zeit, daß eine noch engere Annäherung ihrem Interesse zusage, oder nicht. Im ersten Fall, den wir für den wahrscheinlichen halten, wird es ihnen nicht schwer fallen, sich über die Art und Weise dieser engeren Annäherung zu verständigen, und es wird diese Verständigung sehr viel leichter sein, wenn sie von den gemachten Erfahrungen und von dem alsdann vorhandenen Zustande ausgeht, als wenn sie in eine Jahre vorher entworfene Regel hineingezwängt werden soll. Im letzteren Falle würden beide Kontrahenten oder würde der eine Kontrahent gezwungen sein, einen ihm positiv nachtheiligen Vertrag auszuführen.“ . . . „Wir wünschen den Zeitpunkt heran, welchen die Wiener Zeitung in ihrer vierten Periode charakterisirt. Wir glauben aber, daß man diesen Zeitpunkt auf keinem Wege sicherer herbeiführen kann, als wenn man sich jetzt über die Gegenwart in einem Sinne verständigt, welcher in der Annäherung der gegenwärtigen Interessen den Keim zu einer noch engeren Verschmelzung der zukünftigen von selbst in sich trägt.“

Unterm 7. Dezember erhielt Graf Bernstorff Befehung, der österreichischen Regierung mitzutheilen, daß Preußen, obwohl es noch keinerlei amtliche Aeußerung von Wien erhalten habe, bereit sei, im Interesse der Sache

ihr sofort näher zu treten und eine baldige Darlegung der dortigen Absichten erbitte. Der Gesandte erledigte seinen Auftrag mündlich, da Schwarzenberg, nichts weniger als errent über Preußens Schritt, eine Note nicht wünschte. Er versprach baldige Antwort; aber erst Ende Januar 1850 erfolgte eine solche in Gestalt einer Denkschrift Brucks, welche an alle deutschen Regierungen vertheilt wurde. —

In Berlin überreichte der österreichische Gesandte von Prokesch-Osten am 2. Februar 1850 die umfangreiche Schrift mit einer Note, in welcher er bedauerte, daß Preußen die Vorschläge seiner Regierung in einem engeren Sinne auffasse, als sie gemeint seien. „Was Oesterreich antreibt, ist nicht eine Annäherung zu diesem oder jenem deutschen Zollgebiete, sondern eine enge Verbindung, eine Zoll- und Handelsvereinigung im vollen Sinne des Wortes, nicht mit dem Zollverein allein, sondern mit ganz Deutschland. Für die Lösung einer solchen Aufgabe dürfte es der Kaiserlichen Regierung nicht als genügend erscheinen, sich mit Preußen allein in specielle Verhandlungen über diesen Gegenstand einzulassen. Es ist, ohne Zweifel, an dem Centralorgane des Bundes, die Einleitung einer Verständigung über diese wichtige, ganz Deutschland gemeinsame Angelegenheit zu übernehmen. An dieses Organ der Gesamtheit mußte sich demnach die Kaiserliche Regierung als angewiesen betrachten, sich mit ihren Vorschlägen zu wenden, damit es sie prüfe, sämmtlichen Genossen des Bundes mittheile und dieselben einlade, dem Aufruf Oesterreichs zu entsprechen, der dahin geht, ohne Zögern sachkundige Vertreter ihrer Interessen zur Berathung über dessen Anträge zu versammeln.“

Das Abkommen vom 30. September 1849 wegen Bildung eines provisorischen Centralorgans des Bundes sei jetzt ausgeführt. Ihm solle die Ausföhrung der Sache übertragen werden. Oesterreich erwarte, daß Preußen seinen Vorschlag „trenn und aufrichtig“ unterstützen werde.

Schwarzenberg muthete also dem König zu, den Zollverein kurzer Hand als nicht vorhanden zu betrachten und sich dem Willen der vielköpfigen, damals gar nicht mehr zu Recht bestehenden Bundesversammlung zu unterwerfen. — Die Brucksche Denkschrift entsprach der Note. Der Zollverein war darin soweit wie möglich ignorirt und immer der deutsche Bund als einziger Ausschlag gebende Behörde in den Vordergrund geschoben. Der in Wien neu entworfene Tarif wurde als der für ganz Deutschland geeignetste hingestellt, da er ganz dem Plane des Vereins zum Schutze nationaler Arbeit entspreche, und die übrigen deutschen Staaten aufgefördert, ihn ohne weiteres zu dem ihrigen zu machen. Damit wäre allen Ansprüchen der Industrie genügt. Die Nordseestaaten könnten sich über die hohen Zollsätze damit trösten, daß die Durchfuhrzölle fielen, dazu die Flußzölle erniedrigt und ihnen ein Gebiet mit 70 Millionen Menschen geöffnet werde. Die früher ins Auge gefaßten langen Uebergangsstadien wären alödann überflüssig; binnen wenigen Jahren könnte ganz Deutschland ein einziges Handelsgebiet bilden. Zur Fassung der nöthigen Beschlüsse wurde Berufung einer allgemeinen Konferenz vorgeschlagen. Die Ladung derselben und die Leitung der ganzen Angelegenheit wollte Bruck im offenen Gegensatz zu Preußen in die Hände der Frankfurter Bundeskommission legen.

In Berlin herrschte über die Unannehmbarkeit dieses Vorschlags kein Zweifel. Die ganze Sache hatte mit dem deutschen Bunde Nichts zu thun und noch weniger konnte man der Bundeskommission diese Kompetenz zuerkennen. Andererseits fürchtete aber Schleinitz, der Nachfolger Arnims, die Verstimmung der öffentlichen Meinung und die Rückwirkung auf die Gestaltung der von Preußen damals betriebenen Union des österreichischen Deutschlands. Er wünschte dem deutschen Volke klar vor Augen zu führen, daß die ganze Sache an Oesterreichs Unfähigkeit, seine Vorschläge auszuführen, scheitere. Es war das um so nöthiger, da alle die schutzökonomischen Elemente und Idealisten, der Degenkolbsche Verein zum Schutze deutscher Arbeit an der Spitze, Schwarzenberg zuzurechnen. — Degenkolb war noch im Dezember 1849 nach Wien gereist, um mit den österreichischen Staatsmännern persönlich zu sprechen. Begeistert hatte er dem Fürsten gesagt: „Wenn Eure Durchlaucht den großen Gedanken, die Oesterreichischen Staaten mit Deutschland durch ein Zoll- und Handels-System zu vereinigen, verwirklicht haben werden, dann haben Sie eine Zukunft für diese Länder aufgeschlossen, so mächtig und so groß, daß wir sie kaum zu erfassen und zu begrenzen vermögen. Möge Gott Eurer Durchlaucht dieses Blatt in der Geschichte aufbewahrt haben und mich würdigen, dieses Ereigniß zu erleben.“ Schwarzenberg meinte darauf angeblich ganz ergriffen: „Ja! Ja! Das wird eine herrliche große Zukunft für Deutschland werden!“ — Mit Entrüstung nahm Degenkolb bei der Gelegenheit wahr, daß der österreichische Finanzminister von Kraus für den Plan weniger Enthusiasmus zeigte.

Alle Sachverständigen freilich wußten, daß bei der damaligen Lage Oesterreichs an die wirkliche Ausführung der Pläne Brucks gar nicht zu denken war. Die Geheimen Finanzräthe Kommel und Bierack in Frankfurt sprachen das offen in der Presse aus. Auch in Hamburg dachte man gar nicht daran, die Dispositionsfreiheit anzugeben. Aber die große Menge durchschaute natürlich wie immer den wahren Sachverhalt nicht.

Die preußischen Minister zogen am 24. und 26. Februar 1850 die Frage in ernste Erwägung. Auf Grund dieser Berathungen wurde am 28. die Antwort an Prokeß gericht. Nach der wiederholten Betheuerung, daß die Absicht der österreichischen Regierung, eine immer enger Verbindung ihrer und „Deutschlands“ materieller Interessen herbeizuführen, in Preußen voll gewürdigt werde, wies die Note darauf hin, daß die Bundeskommission nach § 3 der Uebereinkunft vom 30. September 1849 in dieser Sache nicht kompetent sei, hier vielmehr freie Vereinbarung der einzelnen Bundesglieder Platz greife. Wäre die preußische Regierung wenigstens überzeugt, daß ein Kongreß von Bevollmächtigten aller deutschen Staaten den geeignetsten Weg zur Erreichung des Zieles darböte, so würde sie über diese formelle Seite hinwegsehen. Aber sie könne diese Ansicht nicht theilen. Die Mehrzahl der deutschen Staaten gehöre dem Zollverein an und Preußen habe das vertragsmäßige Recht, denselben zu vertreten. Es sei überdies durch das Bündniß vom 26. Mai 1849 mit verschiedenen anderen deutschen Staaten auch zur Herstellung einer Zolleinigung in nähere Verbindung getreten. Hannover endlich sei ermächtigt, Namens des Steuervereins zu verhandeln. „Von dieser Lage der Sache . . . aus-

gehend, kann die Königliche Regierung als den einzig geeigneten und mit Aussicht auf Erfolg zu betretenden Weg zum Ziele nur den Weg einer Verständigung zwischen Oesterreich, dem Zollvereine, dem Steuerverein und einer Vertretung der außer diesen Verbänden stehenden Staaten . . . betrachten.“ Man hoffe, daß Oesterreich darauf eingehe, da es ja wiederholt seine Bereitwilligkeit erklärt habe, jedem der Sache förderlichen Gegenantrag zuzustimmen. „Daß diese Unterhandlungen die Zolleinigung selbst nicht zum Gegenstande haben können, daß aber die Erreichung dieser Einigung als ein nie aus den Augen zu verlierendes Ziel vorschweben muß, darüber ist die Königliche Regierung mit der Kaiserlichen vollkommen einverstanden.“ Man nehme gern die Verhandlung über gegenseitigen freien Verkehr mit Rohstoffen und Halbfabrikaten, die Durchfuhr, Erleichterung der Grenzbewachung, Regelung der Flußschiffahrt und gemeinsamer Post-, Eisenbahn-, Telegraphen- und Dampfschiffahrtslinien an, halte dagegen eine solche über Regelung der Tarife in diesem Augenblick nicht für angezeigt. Wie Oesterreich müsse der Zollverein die Zollsätze in erster Linie nach seinen eigenen Bedürfnissen bemessen. Nur die Unsicherheit über das künftig in Betracht kommende handelspolitische Gebiet habe eine Reform des Zollvereinstarifs bisher verhindert und verzögere sie noch immer.

Diese Note wurde ebenfalls zur Kenntniß aller deutschen Regierungen gebracht. Gleichzeitig erhielt auf Grund der Entschliebung des Staatsministeriums Geheimrath Delbrück Auftrag, nach Wien zu reisen, um dort die wahre Sachlage zu ergründen und vertrauliche Verhandlungen anzuknüpfen. Bernstorff wurde davon am 3. März 1850 in Kenntniß gesetzt und angewiesen, ihn in jeder Weise zu unterstützen. „Der 2c. Delbrück ist nicht nur in die vorliegenden Verhandlungen vollkommen eingeweiht, sondern erfreut sich auch überhaupt in unserer Verwaltung eines vorzüglichen Vertrauens. Er w. 2c. werden in ihm bald den ebenso tüchtigen wie gewandten Beamten erkennen und können ihm auch Ihrer Seits mit vollem Vertrauen begegnen. Sie werden erweisen, daß von der Art und Weise Ihrer gefälligen Unterstützung seiner Schritte, wesentlich der Erfolg mit abhängen wird, den wir uns versprechen.“

Am 5. März kam Delbrück in der österreichischen Hauptstadt an. Tags darauf sprach er schon Bruck. Der Minister begründete die Nothwendigkeit der Zolleinigung besonders unter Hinweis auf die unruhige innere Lage Frankreichs und die Gefahr eines Krieges, bei dem möglichst geschlossenes Auftreten ganz Deutschlands nöthig sei. Hinsichtlich der formellen Behandlung der Sache sehe er keinen Grund, auf dem österreichischen Vorschlage zu beharren. Er behauptete indessen trotz aller Einwände Delbrücks, daß auch Bayern und Sachsen zur Vertretung des Zollvereins zugezogen werden müßten und bestand darauf, die Zolleinigung sofort vertragsmäßig festzustellen. Am 7. März sprach der preussische Abgesandte mit Schwarzenberg. Mit dürren Worten wurde hier Preußens Vorschlag abgelehnt. Zugleich aber erklärte der Fürst zu Delbrücks Erstaunen, daß es ein Mißverständniß sei, wenn man in Berlin glaube, daß die Angelegenheit der Bundescentralcommission übertragen werden solle. Man habe Frankfurt nur als traditionellen Ort der Verhandlung vorgeschlagen, sie

könne ebenso gut auf jeder beliebigen Poststation stattfinden. Auf den früheren Vorschlag, eine Verhandlung nur zwischen den „Verbänden“ abzuhalten, seien in Wien Reklamationen eingelaufen und Preußens Anspruch auf alleinige Vertretung des Zollvereins bestritten worden. Er habe sich daher jetzt an alle deutschen Staaten gewendet. Daraus folge aber noch nicht, daß jeder bei der Konferenz vertreten zu seinbranche. Delbrück erwiderte ihm darauf mit Uebergehung des angeblichen Mißverständnisses: Sein Recht, alle deutschen Staaten zu laden, sei nicht zu bezweifeln. Ebenso aber stehe es den Geladenen frei, die Einladung so zu behandeln, wie es die geltenden Verträge vorschrieben. Der Fürst blieb indessen halbtarrig.

Baron Brud, welchen Delbrück des Abends wieder sah, ließ sich ob dieser Haltung seines Chefs fast zu Entschuldigungen herbei. Er begründete sie durch Artikel 19 der Bundesakte und durch die Proteste Sachsens, Bayerns und Württembergs. Schließlich schlug er vor mit Delbrück unter Zuziehung der Gesandten jener drei Königreiche sofort in eine vorläufige Besprechung zur Feststellung der Grundlagen einzutreten. Nachher könnten Oesterreich und Zollverein zusammen mit Hannover und den Einzelstaaten weiter verhandeln. Der preußische Unterhändler antwortete zunächst ausweichend. Nach Verständigung mit Bernstorff erklärte er aber am 9., daß seine Regierung fest auf dem Boden der Zollvereinsverträge beharren müsse. Es handle sich im vorliegenden Falle nur um Abschluß eines Handelsvertrags. Der Artikel, welcher die Zuziehung aller Nachbarstaaten bei der Verhandlung vorschreibe, beziehe sich nur auf Beitritt eines deutschen Landes zum Verein. Augenblicklich sei von ersterem noch nicht die Rede und überdies kämen jetzt meist nichtdeutsche Länder in Betracht.

Das Resultat seiner Beobachtungen war die Ansicht, daß es Oesterreich mit seinen Vorschlägen Ernst sei, aber mehr aus politischen als wirtschaftlichen Beweggründen. Bei Brud spiele noch die Hoffnung mit, durch die Zolleinigung leichter den Widerstand der Anhänger des Verbotssystems, von dessen Schädlichkeit er überzeugt sei, zu brechen.

In Wien war man über den Gegenzug Preußens empört. Schon am 7. machte man dem Borne in einem offiziellen Artikel der „Oesterreichischen Reichszeitung“ Luft. Es scheine, hieß es hier, „als wollte Preußen durch Annahme jenes Theils der österreichischen Vorschläge, welcher sich mit den Freihandelsgrundsätzen seiner Zollpolitik vereinbaren läßt, und isolirt nur zu seinem Nutzen anschlagen müßte, sich auf Kosten Oesterreichs wohlfeile Popularität erwerben, ohne seinerseits das mindeste Opfer zu bringen, oder auch nur eine Konzession zu machen, zu welcher es nicht, unter Voraussetzung der Reciprocität, und selbst ohne diese, auch jedem fremden Staate gegenüber gern die Hand böte. Das Wesen, der eigentliche Kern der Frage, nämlich die gemeinsame Politik nach Außen bleibt klugerweise unberührt. Man bietet Oesterreich den zollfreien Austausch von Rohstoffen und Nahrungsmitteln, die im Zollvereinsgebiete auch jetzt schon keine oder nur unbedeutende Eingangszölle entrichten, und gewinnt dadurch den österreichischen Markt unentgeltlich. Man ist bereit, einheimischen Halbfabrikaten im Wechselverkehr die Zollbefreiung zu gewähren, ohne jedoch die nothwendige Vorbedingung zu erfüllen, daß diese

Gegenstände in beiden Handelsgebieten gleichmäßig dem Auslande gegenüber geschützt werden. Was die Form der Unterhandlungen betrifft, so verlangt Preußen im Gegensatz zu den Erklärungen des österreichischen Kabinetts, daß nicht mit den einzelnen Staaten Deutschlands, sondern nur mit den Vertretern ganzer Zollgruppen verhandelt werde. Man sieht, daß es an der Bevormundung seiner Allirten mit großer Zähigkeit festhält. Der ganze Plan scheint uns für Preußen vortreflich ausgedacht.“

Noch entrüsteter waren die Herren Venst und Pfordten, welche durch Preußens Festigkeit ihre schönsten Aussichten gefährdet sahen. Sie setzten sofort alle Hebel zu Wien in Bewegung und sprachen in Berlin die bestimmte Forderung aus, an den Berathungen theilzunehmen. Nur in Stuttgart billigten sowohl Minister von Herdegen wie Staatsrath von Wächter uneingeschränkt Preußens Verhalten. Ehe von näherer Verbindung mit dem Kaiserstaate die Rede sein könne, müsse dort erst der Korruption der Zollverwaltung gründlich abgeholfen sein. Gegenwärtig kämen in Folge derselben auf den Kopf der Bevölkerung nur dreißig Kreuzer reiner Steuerertrag!

Delbrück mußte am 21. März 1850 unverrichteter Sache Wien verlassen, da Schwarzenberg von Besprechungen ohne Zuziehung Sachsens und Bayerns Nichts hören wollte. Immerhin war es ihm aber gelungen, sich über die Verhältnisse volle Klarheit zu verschaffen. Die eigentlichen Träger der Zolleinigung fand er in den Räten des Handelsministeriums Hof und Czörnig. Beide, obwohl Feinde Preußens, waren hauptsächlich durch sachliche Gesichtspunkte geleitet¹⁾. Mit all den verschiedenen Herren besprach Delbrück die materielle Seite der Sache und überall fand er das unlängbare Bestreben, die entgegenstehenden Schwierigkeiten zu überwinden. An dem Ernste des Plans blieb ihm somit kein Zweifel. Er fand es auch ganz begreiflich, daß ein Mann wie Schwarzenberg, der in den schwierigsten Umständen die Wiedergeburt des Staats mit unvergleichlicher Kühnheit ins Werk gesetzt hatte, vor der so großen Vortheil versprechenden Zolleinigung nicht zurückschreckte. Diese Idee sei ein untrennbarer Theil seiner ganzen Zollpolitik. Es blieb ihm nichts übrig, als die fast unübersteigbaren Hindernisse in Oesterreichs Verhältnissen dem gegenüber in möglichst klares Licht zu stellen. Er betonte besonders die Schwierigkeit der Revenüenvertheilung, die Nothwendigkeit einer besseren Grenzbewachung, das ewige Schwanken der österreichischen Valuta und vor allem die Gefährdung des österreichischen Tabakmonopols. Ueber keinen dieser Punkte waren seine Gegner genügend vorbereitet und seine sachlichen Einwände verfehlten nicht ihren Eindruck. Freilich waren sie nicht entscheidend genug, um Schwarzenberg angesichts des Drängens der um ihre Selbständigkeit besorgten Mittelstaaten und seiner hochfliegenden Pläne zu einem Aufgeben seiner Erfolge gekrönten rücksichtslosen Politik zu veranlassen.

Am 30. Mai vollendete Bruck eine Denkschrift „über Zollverfassung und Handelspolitik der zollvereinten Staaten von Oesterreich und Deutschland“, welche Preußen amtlich gar nicht mitgetheilt wurde. Die bisher

¹⁾ Ihr Kollege, der Ministerialrath Becker, hielt dagegen den Plan für unausführbar.

getragene Maske war darin bei Seite geworfen; Oesterreich enthüllte offen sein Programm. Der süddeutsche Bundesverfassungsentwurf vom 27. Februar 1850, wonach Preußen unter Kuratel Oesterreichs und der Mittelstaaten gekommen wäre, wurde als die Basis der Verhandlung hingestellt. Die Bundesgewalt sollte in Zukunft alle Zoll- und Handelsfragen regeln. Ihr zur Seite war eine Art Fachparlament aus Vertretern der Handels- und Gewerbekammern gedacht. Hinsichtlich der Einnahmen deutete Oesterreich an, daß es an Zugeständniß besonderer Entschädigungen für die Küstenstaaten nicht denke, dagegen für sich denselben Antheil, wie er den anderen Ländern zufalle, beanspruche! Die Kompetenz der Bundeskommission wurde jetzt wieder als unzweifelhaft hingestellt, nachdem doch Schwarzenberg eben erst Delbrück gegenüber diese Auffassung gelugnet hatte. Allen Widerspruch gegen diese Pläne bezeichnete Bruch, indem er leicht über die Bedenken der norddeutschen Landwirthe hinwegging, als Partikularismus und suchte durch glänzende Ausmalung der zukünftigen handelspolitischen Siege des geeinten Deutschland alle Einwände verstummen zu machen.

Inzwischen war man auch in Berlin nicht unthätig geblieben. Man versuchte zunächst, die nach größerem Schutz der Industrie immer lauter verlangende und deshalb bisher zu Oesterreich neigende öffentliche Meinung zu gewinnen. Es wurde zu diesem Zwecke ohne die bisher immer auf die Nordseestaaten genommene Rücksicht und mit Hintenansehung der freihändlerischen Bedenken die Revision des seit 1846 un verändert gebliebenen Vereinstarifs ernstlich ins Auge gefaßt. Am 4. Mai 1850 berichteten die Minister von der Heydt, von Rabe und Schleinitz darüber an den König. Es sei wichtig, bei der auf Zersetzung des Zollvereins gerichteten Tendenz Oesterreichs das Band, welches die materiellen Interessen Süddeutschlands und Sachsens an Preußen knüpfe, nicht erschlaffen zu lassen. Durch Meinungsverschiedenheiten über wichtige Tariffragen und durch den fortdauernden provisorischen Zustand sei dasselbe bereits gelockert. Das Mittel zur Abhülfe biete ein neuer Tarif. Die für Zollermäßigung von Nahrungsmitteln und Rohstoffen sowie Einführung von Rückzöllen erforderlichen Opfer seien allerdings auf 1 045 000 Thlr. zu veranschlagen, wovon 918 000 Thlr. allein auf Preußen entfielen.

Um eine sichere Grundlage für die Tariffreform zu gewinnen, hielt von der Heydt eine Enquete ab, welche vom 10. bis zum 23. Mai währte. Es wurde dabei erhebliche Erhöhung der Zölle für Leinen-, Seiden-, Baumwoll- und Kammgarn mit entsprechender Erhöhung des Gewebetarifs und Rückvergütungen bei Stoffausfuhr beschlossen. Lord Palmerstons Beschwerten über diesen Umschwung in der Handelspolitik, welche Bunsen übermittelte, wurden einfach damit erwidert, daß Preußen zunächst seinem eigenen Interesse folgen müsse. Unter Berücksichtigung der Aeußerungen der Sachverständigen fand die Aufstellung des Programms für die am 7. Juli 1850 zu Kassel eröffnete Vereinskonferenz statt. Der österreichischen Pläne war unter den Verhandlungsgegenständen überhaupt nicht erwähnt, dagegen die Aufhebung der noch immer bestehenden Zollfreiheit für böhmische Leinen beantragt. Bayern und andere Staaten brachten zwar

die Zolleinigung zur Sprache, doch beeilte man sich keineswegs mit der Besprechung dieser Frage.

Je gespannter Oesterreich dieser Konferenz entgegengesehen hatte, um so größer war sein Aerger über dieses Vorgehen der Berliner. Profesch überreichte hier eine Depesche Schwarzenbergs vom 21. Juli 1850, in welcher dieser Stimmung offen Ausdruck verliehen war. Schon die von Delbrück gemachten Vorschläge seien durchaus unannehmbar gewesen. Um in sie zu willigen, hätte Oesterreich bereits jede Hoffnung auf Zolleinigung aufgegeben haben müssen. Aber die jetzigen Anträge bei der Zollkonferenz wären sogar feindselig und wahrlich nicht geeignet, „die gegenseitige Annäherung und Verschmelzung der Interessen zu fördern und unter den Völkern Oesterreichs . . . jene Sympathien hervorzurufen, welche allein dem sich vorbereitenden Einigungswerte die letzte Vollendung und den dauernden Bestand zu verbürgen vermögen.“ Es war schließlich verlangt, daß die Konferenz sich für Berufung einer allgemein deutschen Kommission entscheide, oder Preußen mit Sachsen und Bayern ermächtige, in Wien Verhandlungen anzuknüpfen.

Die preussischen Minister blieben dem gegenüber auf ihrem in der Note vom 28. Februar eingenommenen Standpunkte. Nur hinsichtlich der Zuziehung Bayerns und Sachsens neigten sie zu einem Entgegenkommen. In diesem Sinne wurde denn auch am 31. August Schwarzenbergs Note beantwortet. — In Kassel schleppten sich die Verhandlungen resultatlos Monate lang hin. Die Garuzollerhöhung, gegen welche auch Frankreichs Gesandter mit allen Mitteln gearbeitet hatte, scheiterte an dem bis heute in seinen Ursachen nicht aufgeklärten Einspruch Braunschweigs. Die Zolleinigung mit Oesterreich kam zur Sprache, aber ein Einverständnis wurde nicht erzielt. Das Gute hatte aber die Berathung doch, daß den Mittelstaaten wieder die materielle Wichtigkeit des Zollvereins zu Bewußtsein kam.

In der That verlautete bald, daß Beust im Oktober den Geheimrath Weinlich nach Wien gesandt hatte, um dort zu erklären, daß Sachsen aus finanziellen und wirthschaftlichen Rücksichten den Zollverein nicht verlassen könne und mehr von dem Anschluß der Nordseestaaten als dem Oesterreichs für sich erwarte. Auch Bayern und Württemberg forderten von Schwarzenberg Garantie ihrer bisherigen Zolleinnahmen. Gleichzeitig beeilte sich Beust in Berlin mitzuthellen, daß er in Wien dafür wirke, daß man sich dort zunächst mit einem Handelsvertrage begnügen und Preußens Vorschläge annehmen möge. Auch Bayern erklärte sich mit Abschluß eines Handelsvertrags befriedigt. Oesterreichischerseits veröffentlichte man zwar Mitte August noch eine lange Arbeit¹⁾, welche die Vortheile der Zolleinigung und den bösen Willen Preußens altemäßig nachzuweisen bemüht war. Auch erklärte Schwarzenberg am 2. Oktober 1850 nochmals, daß er auf seinen Anträgen bestehe, worauf ihm Preußen erwiderte, daß er bisher noch keinen der erhobenen sachlichen Einwände widerlegt habe. Im Grunde aber erkaltete unter dem Draug der politischen Ereignisse jener

¹⁾ Die Denkschriften des österreichischen Handelsministers über die österreichisch-deutsche Zoll- und Handelseinigung. Wien 1850.

Zeit schon sein Eifer für die Sache. In Ulmütz scheint nach Sybels Darstellung gar nicht die Rede davon gewesen zu sein¹⁾.

Dafür brachte von der Pfordten die Sache auf der im Dezember 1850 zur Regelung der Bundesreform in Dresden zusammentretenden Konferenz zur Sprache. Auf seinen Antrag wurde für die wirtschaftlichen Angelegenheiten die dritte Kommission, in welcher Bayern den Vorsitz führte, ausersehen. In der am 8. Januar 1851 stattfindenden Sitzung derselben legten der bayerische und der sächsische Kommissar in ausführlichen Denkschriften²⁾ die Auffassungen ihrer Regierungen über die Handelsfrage dar. Nach scharfer Beleuchtung des bisherigen traurigen Zustandes erklärten aber beide vor der Hand doch nur einen Handelsvertrag für angezeigt. Derselbe sei erst nach und nach weiter auszubauen. Gleichzeitig solle die Herstellung eines allgemeinen deutschen Schiffahrtbundes und Konsularwesens betrieben werden.

Minister von Alvensleben, der Vertreter Preußens, erklärte sich für nicht instruiert und beantragte Zuziehung technischer Kommissare. Hierzu wurde Geheimrath Delbrück ausersehen, welcher den Auftrag erhielt, fest auf der früheren Haltung zu bestehen und eine auch nur zukünftige Zollvereinigung durchaus abzulehnen.

Ehe er abreiste, kam Bruders rechte Hand, der österreichische Ministerialrath Hof nach Berlin, um zu sondiren. Manteuffel bemerkte über ihn in den Akten: „Hof war früher Jude, später Jesuit, er ist fähig und gefährlich.“ Es fehlt an jeder Notiz über die mit ihm geführten Unterredungen, doch scheint es wohl seinem Einfluß zuzuschreiben zu sein, wenn von der Heydt und von Rabe Ende Januar dazu neigten, einen Handelsvertrag zwischen sämmtlichen Mitgliedern des deutschen Bundes zu schließen und der Bundesgewalt Einfluß auf die Handelsangelegenheiten einzuräumen!

Der Vorschlag scheiterte am Einspruch Manteuffels. Er erklärte einen solchen Schritt für höchst bedenklich. Es wäre schon ein großer Vortheil der Bundesakte gewesen, daß sie die künftige Erörterung der materiellen Fragen vorbehielt und nur möglichst gleichförmige Verfügungen für Handel und Verkehr zwischen den Bundesstaaten in Aussicht stellte. Daß jene Artikel nie zur Ausführung gelangten, habe in der Natur des Bundes gelegen. Ohne diese rein völkerrechtliche Natur desselben wären Zollverein und ähnliche Verbände nicht möglich gewesen. Wenn man jetzt der regenerirten Bundesgewalt mehr Befugnisse einräume, so würden ihr entweder Aufgaben gestellt, die sie nicht erfüllen könne, oder dem österreichischen Projekt werde eine Berechtigung wenigstens für die Zukunft ertheilt und die Basis des Vereins untergraben. Bei dieser Sachlage müsse man Alles, „was auf das Gebiet materieller Fragen streift, durchaus nicht der Bundesgesetzgebung und der Bundesgewalt als solchen, sondern überhaupt nur dem Vertrage der Bundesglieder unter einander überweisen. Dann wird es einige Gegenstände . . . geben, über welche alle Bundesglieder und zwar bei Gelegenheit der Regeneration des Bundes überhaupt übereinkommen, und andere, über welche innerhalb des Bundes besondere Ver-

¹⁾ Sybel. II. S. 57—59.

²⁾ Anlage XXXVI. Die sächsische Denkschrift.

einigungen stattfinden können. Will man der künftigen Central-Gewalt die Aufsicht darüber übertragen, daß der Vertrag der ersteren Art — also ein Vertrag, bei welchem alle Glieder des Bundes theilhaftig sind — gehalten werde, und will man dann die Bundesgewalt als Recursinstanz benutzen, wenn ein Mitglied des Bundes diesen Vertrag verletzt glaubt, so kann das allerdings unbeschadet des Prinzips geschehen, denn man kann eben in jedem Vertrage einen Schiedsrichter über die Ausführung desselben im Voraus bestimmen und die Bundesgewalt würde sich hierzu in mehrfacher Beziehung eignen.“ Der König erklärte sich durch Kabinettsordre vom 13. Februar mit diesen Gesichtspunkten durchaus einverstanden und betonte besonders, daß weder der Zollverein noch seine prinzipielle Grundlage angetastet werden dürften.

Nach dieser Entscheidung wurden die Gegenstände, für welche die preussische Regierung gemeinsame Bundesbeschlüsse zulässig erachtete, in der Form eines Vertragssentwurfs Vorbrück mit auf den Weg gegeben ¹⁾.

¹⁾ I.

Alle Gegenstände des Handels dürfen aus einem Bundesstaate in den anderen ein-, aus- und durchgeführt werden. Ausnahmen sind nur zulässig: bei der Einfuhr in Betreff der zu den Staatsmonopollen gehörenden Gegenstände, sowie in Fällen, wo es sich um die Abwehr ansteckender Krankheiten handelt.

II.

Die Ausfuhr von Getreide, Hülsenfrüchten, Kartoffeln und Schlachtvieh aus einem Bundesstaate in einen anderen darf weder einer Ausgangsabgabe, noch einer Beschränkung in Hinsicht auf die Menge oder die Ausgangspunkte unterworfen werden.

Die Durchfuhr dieser Gegenstände aus einem Bundesstaate durch einen anderen nach dem Auslande, oder umgekehrt, soll gegen Entrichtung der gewöhnlichen Durchgangsabgaben, wo und so lange solche erhoben werden, allenthalben unausgehalten gestattet sein, selbst wenn der Bundesstaat, durch dessen Gebiet die Durchfuhr erfolgt, die Ausfuhr über seine Grenze gegen das Ausland verboten, oder mit einer Ausgangsabgabe belegt haben sollte.

III.

Die Befahrung oder die Benutzung aller einem Bundesstaate angehörenden natürlichen oder künstlichen Wasserstraßen, Häfen, Rheiden u. s. w. soll der Handelschiffahrt eines jeden anderen Bundesstaates, gleich wie der eigenen gestattet sein.

IV.

Hafen-, Tonnen-, Leuchtthurms-, Lootsen-, Baken-, Anker-, Hüllwerks-, Quarantaine-, Kanal-, Schleusen-, Brücken-, Waage-, Krane- und Niederlage-Gebühren, sowie sonstige Leistungen, für Anstalten, welche zur Erleichterung des Schiffahrts-Verkehrs bestimmt sind, ohne Unterschied, ob die Erhebung für Rechnung des Staats oder eines Privatberechtigten, namentlich einer Kommune, erfolgt, soll nur in dem Betrage beibehalten oder neu eingeführt werden können, als sie den gewöhnlichen Herstellungs- und Unterhaltungskosten, beziehungsweise den geleisteten Diensten entsprechen. Sie sollen nur bei Benutzung wirklich bestehender Einrichtungen, beziehungsweise für wirklich geleistete Dienste, und zwar überall von der Schiffahrt der anderen Bundesstaaten auf völlig gleiche Weise, wie von der eigenen Schiffahrt erhoben werden.

V.

Die auf den Schiffen des einen Bundesstaates in einen anderen eingeführten Waaren sollen in dem letzteren denselben Abgaben unterworfen sein, als wenn sie in seinen eigenen Schiffen eingeführt worden wären.

VI.

Chausseegelder oder andere, statt derselben bestehende Abgaben, ingleichen Pfaster-, Damm-, Brücken- und Fährgehälter, oder unter welchem anderen Namen dergleichen Abgaben bestehen, ohne Unterschied, ob die Erhebung für Rechnung des Staats oder eines Privatberechtigten, namentlich einer Kommune geschieht, sollen nur in dem Betrage bei-

Am 5. Februar fand die erste Sitzung der dritten Kommission in Dresden statt. Bayern war darin durch den Nationalökonomern Hermann als technischen Kommissar vertreten, Hamburg durch den freihändlerischen Senator Geffken, Hannover und Oldenburg durch Klenze. Hermann wollte eine Besprechung der Deutschsrift seiner Regierung herbeiführen. Aber Alvensleben lehnte jede Diskussion über allgemeine Prinzipien ab und setzte durch, daß die Techniker sogleich die vorliegenden Anträge im Detail behandeln sollten. Am folgenden Tage wurden auf Bayerns Vorschlag zwei

behalten, oder neu eingeführt werden, als sie den gewöhnlichen Herstellungs- und Unterhaltungskosten angemessen sind.

Das dormalen in Preußen nach dem allgemeinen Tarif vom Jahre 1840 bestehende Ubanseggeld soll als der höchste Satz angesehen und hinführo in keinem Bundesstaate überschritten werden *).

Besondere Erhebungen von Thorsperrn und Pfaster-Geldern sollen auf chausfirten Straßen da, wo sie noch bestehen, dem vorstehenden Grundsätze gemäß, aufgehoben, und die Crispfaster den Chausseestreden dergestalt eingerechnet werden, daß davon nur die Ubanseggelder nach dem allgemeinen Tarif zur Erhebung kommen.

VII.

Alle etwa noch bestehenden Stapel- und Umschlags-Rechte sollen aufhören, und Niemand soll zur Anhaltung, Verladung, Feilhaltung oder Lagerung gezwungen werden können, als in den Fällen, in welchen es die Zollgesetze oder Schiffahrts-Reglements zulassen oder vorschreiben.

VIII.

Von den Unterthanen eines Bundesstaates, welche in dem Gebiete eines anderen Handel und Gewerbe treiben, oder Arbeit suchen, soll keine Abgabe entrichtet werden, welcher nicht gleichmäßig die in demselben Gewerbsverhältnisse stehenden eigenen Unterthanen unterworfen sind. Desgleichen sollen Fabrikanten und Gewerbetreibende, welche Mos für das von ihnen betriebene Geschäft Anläufe machen, oder Reisende, welche nicht Waaren selbst, sondern nur Muster derselben bei sich führen, um Bestellungen zu suchen, wenn sie die Berechtigung zu diesem Gewerbebetrieb in dem Bundesstaate, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, durch Entrichtung der gesetzlichen Abgaben erworben haben, oder im Dienste solcher inländischen Gewerbetreibenden oder Kaufleute stehen, in den anderen Staaten keine weiteren Abgaben hiefür zu entrichten verpflichtet sein.

Auch sollen beim Besuche der Märkte und Messen zur Ausübung des Handels, und zum Absätze eigener Erzeugnisse oder Fabrikate in jedem Bundesstaate die Unterthanen der übrigen Bundesstaaten, wie die eigenen Unterthanen behandelt werden.

IX.

Ueber die Ermäßigung und demnächstige Aufhebung aller Durchgangsabgaben und aller auf deutschen Flüssen oder an deren Mündungen erhobenen Zölle,

über das deutsche Konjulatswesen;

über die Annahme eines gleichen Münz-, Maß- und Gewichts-Systems in sämtlichen Bundesstaaten;

über allgemeine Principien in Ansehung des Assecuranzwesens;

über die Behandlung der deutschen Auswanderung;

über gleichmäßige Grundsätze bei der Ertheilung und dem Schutze von Erfindungspatenten, und

über den Erlaß eines gemeinsamen Handels- und Seerechts

sollen ungesäumt besondere Verhandlungen eingeleitet werden.

Soweit es nicht gelingt, über vorstehende Gegenstände eine Verständigung unter allen Mitgliedern des Bundes zu erreichen, und soweit es demnach den einzelnen Regierungen überlassen bleibt, sich nach dem Bedürfnis unter einander zu verständigen, wird doch stets an dem Gesichtspunkte festzuhalten sein, daß der Weg zu einer allgemeinen Verständigung offen gehalten und selbst angebahnt werde.

*) Anmerkung. Es versteht sich, daß hier ohne ausdrückliche Erwähnung des preussischen Tarifs ein bestimmter Satz zu fixiren sein wird.

Ausschüsse gebildet, deren einer die als Bundesangelegenheit und sofort zum Abschluß zu bringenden Anträge behandeln, der zweite die Zolleinigung berathen sollte. Das erstere Geschäft wurde am 7. und 8. Februar durch eine flüchtige Zusammenstellung der vorliegenden Anträge erledigt¹⁾.

In dem zweiten Ausschusse lehnte Gessen zunächst alle Vorschläge ab. Tags darauf wurde daher von der Gesamtheit der technischen Vertreter beschlossen, daß es sich nicht um materielle Diskussion oder bindende Erklärungen in der Zolleinigungssache handeln solle, sondern lediglich um einfache Redaktion.

Der Entwurf der ersten Abtheilung wurde in der Folge des Näheren berathen. Obwohl die Verhandlung nur als ein Austausch persönlicher Ansichten gelten sollte, traten die verschiedenen Strömungen sofort deutlich hervor. Oesterreich suchte Preußen in jeder Weise die Hände zu binden, wollte also z. B. den Erlaß von Verboten für Aus-, Ein- und Durchfuhr irgend eines Gegenstandes überhaupt ausschließen. Hannover und Hamburg machten ihrerseits Anstrengungen, Preußen die Waffen gegen die Nordseestaaten zu entwenden. Sie wollten sich die Möglichkeit offen halten, wie früher durch Verträge mit England und Frankreich ihre Selbständigkeit zu wahren. Man beschloß schließlich, eine Sammlung der bestehenden Zollbegünstigungen fremder Staaten anzustellen, um danach einen Entschluß zu fassen.

Wer noch irgend ernste Hoffnungen auf die gedeihliche Regelung der deutschen Handelsverhältnisse durch den Bund gesetzt hatte, mußte sich von der Ansichtslosigkeit derselben in Dresden überzeugen. Bei jeder Gelegenheit kam bei den Vertretern partikularer Interessen engherziger Egoismus zum Vorschein. Hoch wollte unter andern den ganzen Orient ausschließlich für österreichische Konsulate reserviren. Delbrück begnügte sich mit der Ablehnung der unmöglichsten Forderungen und nahm zur Sache Bestimmungen an, welche Oesterreich unangenehm sein mußten. Auf sein Betreiben wurde hinsichtlich der Durchfuhr nur bestimmt, daß der Transit auf Eisenbahnen keine höheren Frachten zahlen sollte als die im Lande versandten Güter, und fiel das einzige für den Bund in Aussicht genommene Gesetzgebungsrecht, nämlich das des Erlasses von Ausfuhrverboten. Es wurde dem Bundestage lediglich die platonische Aufsicht über Ausfuhrung der Akte gelassen. Das Resultat der Berathung war ein unterm 9. März von der technischen Kommission abgeschlossener neuer Entwurf zu einem Uebereinkommen, der von vornherein todtgeboren war²⁾.

Die Zolleinigungsfrage kam kurz vorher ebenfalls zur weiteren Besprechung. Nach langen Bemühungen hatte die zweite Abtheilung der technischen Kommission am 2. März eine Formulirung dafür vereinbart, welche zu nichts Bestimmtem verpflichtete³⁾. Mit Ausnahme von Oesterreich, Sachsen und den zwei süddeutschen Königreichen war Niemand dafür, aber man fürchtete sich, das offen auszusprechen, „weil man davon ausging, daß jene Idee doch einen großartigen nationalen Gedanken aus-

¹⁾ Anlage XXXVII.

²⁾ Anlage XXXVIII.

³⁾ Anlage XXXIX.

drückte . . . der einen zu positiven Gehalt besitze und vielleicht seiner jeztigen Unbestimmtheit wegen zu viel Anhang in der öffentlichen Meinung habe, um sich geradezu negirend zu ihm verhalten zu können.“ Delbrück wünschte unter allen Umständen die Sache für einige Zeit todt zu machen, um inzwischen die Erneuerung des Zollvereins ungestört ins Werk zu setzen. Er meinte mit Recht, daß alsdann Preußen ganz anders auftreten könne und Oesterreich mittlerweile auch durch die Ausdehnung seines Zollgebiets in Italien eine Einigung unmöglich machen werde. Natürlich durchschaute das die Gegner und es kam zu einem harten Strauß. Schließlich setzte Delbrück mit den Vertretern von Hannover, Koburg und Hamburg die Annahme der zu Nichts verpflichtenden Sätze im Eingange des Artikels 19 des Berichts durch. In Berlin hielt man allerdings auch dieses Versprechen noch für zu weitgehend und wünschte eine Abänderung. Die Paragraphen 5, 9₂, den Separatartikel 20₂ erklärte man außerdem für unannehmbar.

Die unfruchtbaren Verhandlungen schleppten sich noch einige Wochen fort. Es wurde Ende April ein neuer Entwurf seitens der Kommission aufgestellt, welcher noch weniger positiven Inhalt als der erste besaß¹⁾. Schwarzenberg machte den Versuch, durch bringende Vorstellungen des Barons Prokech in Berlin die volle Annahme wenigstens dieses Vorschlags zu erwirken. Doch ließ man sich nach einer Berathung mit Delbrück zu einer bestimmten Zusage nicht herbei. Der Verlauf der letzten Sitzungen der Dresdener Konferenz Mitte Mai bewies die Zwecklosigkeit der ganzen Verhandlung. Verschiedene Staaten erhoben Einwände gegen die Kommissionsvorschläge. Selbst die getreuen Freunde Oesterreichs machten ihre Zustimmung von der vorherigen Aufhebung aller dortigen Einfuhrverbote abhängig. Das Resultat war lediglich der Beschluß, die Verhandlung in der neu zum Leben erweckten Frankfurter Bundesversammlung fortzusetzen!

Preußen hatte hier also im Wesentlichen seine Wünsche durchgesetzt. Auch gegenüber den widerstrebenden Zollvereinsstaaten erfocht es einen einstweiligen Sieg. Auf der in Wiesbaden am 23. Januar 1851 wieder aufgenommenen Generalkonferenz hatte Sachsen beantragt, alle wichtigeren Fragen, welche den Beschlüssen der Dresdener Versammlung vorgreifen könnten, bei Seite zu lassen, nachdem schon im Vorjahre Bayern verlangt hatte, daß der mit Oesterreich zu schließende Handelsvertrag nach dem Muster des preußischen Abkommens mit dem süddeutschen Verein vom 27. Mai 1829 gestaltet werden sollte. Die preußischen Kommissare hatten Weisung, dem letzteren im Allgemeinen beizutreten und die Bereitschaft zu jedem mit dem Bestand des Vereins vereinbaren Entgegenkommen auszusprechen. Nur die sächsische Forderung wies man entschieden ab.

Während die Besprechungen über verschiedene gemeinsame Angelegenheiten schwebten, klärte sich die öffentliche Meinung über das Schwarzenbergische Projekt auch in Süddeutschland mehr und mehr ab. In Würtemberg überzeugte man sich immer lebhafter von den geringen Ansichten desselben und den nicht zu ersetzenden Vortheilen des Vereins. In Bayern stellte der radikale Abgeordnete Kolb in der Kammer im März den Antrag, mit Oesterreich auf eine Verbindung nur einzugehen, falls dadurch

¹⁾ Anlage XL.

der Zollverein nicht gelockert werde, sowie die Zolleinigung mit den nicht deutschen Provinzen Oesterreichs und Einführung des Tabakmonopols abzulehnen. Der Antrag wurde zwar im Mai abgelehnt, aber erst, nachdem die Regierung erklärt hatte, daß sie Lockerung oder Sprengung des Zollvereins nie erstrebt habe oder erstreben werde.

Ende Mai erfolgte ein besonders wichtiges Ereigniß. Baron Brud erhielt am 23. Mai vom Kaiser seine Entlassung. Außer persönlichen Angelegenheiten hatte sein steter Konflikt mit dem Finanzminister und der Einfluß der durch seine Zollreformen bedrohten Industriellen seine Stellung unhaltbar gemacht. Mit ihm fiel der fähigste Vertreter der Zolleinigungs-idee, welche nur noch pro Forma aufrecht erhalten wurde. — Unter dem Einfluß dieser Ereignisse und des Ausganges der Dresdener Konferenzen kam am 7. Juni in Wiesbaden ein Protokoll zu Stande, welches eine Art Waffenstillstand darstellte. Man vereinigte sich darauf, daß Preußen mit Bayern und Sachsen gemeinsam Verhandlungen über einen Handelsvertrag in Wien anknüpfen sollte. Ueber die Grundlage derselben wurde zunächst eine Verständigung der drei Staaten ins Auge gefaßt, über welche dann die Ansicht der übrigen Vereinsglieder eingeholt werden sollte.

4. Kapitel.

Während in Dresden und Wiesbaden die Pläne Schwarzenbergs wenigstens für den Augenblick vereitelt wurden, hatten die preussischen Staatsmänner an anderer Stelle eine Aktion begonnen, welche die Unausführbarkeit des 70 Millioneureichs unwiderleglich darthun und Preußens Stellung erheblich festigen mußte. Es war das die Aushabung der Verschmelzung des Steuervereins mit dem Zollverein.

Ende März 1848, als ganz Deutschland erwartungsvoll nach Frankfurt blickte und das von König Friedrich Wilhelm in seiner Proklamation versprochene allgemeine deutsche Zoll- und Handelssystem schon als in sicherer Aussicht stehend betrachtete, regte unbesümmert um diese Hoffnungen der braunschweigische Minister von Geyso neue Sonderverhandlungen des Zollvereins mit Hannover an. Er wandte sich dorthin und an Oldenburg unter Hinweis darauf, daß die Verhältnisse Oesterreichs doch wohl eine Verschmelzung desselben mit dem übrigen Deutschland schwer erwarten ließen. In Berlin betonte er die Nothwendigkeit, im Kaffee- und Zuckergoll den Nordseestaaten entgegenzukommen, die Trausitzölle aufzuheben, Freihäfen zuzugestehen und eine allgemeine Tarifrevision zu versprechen. Obwohl Braunschweig bei diesem Schritte wesentlich von dem Wunsche nach Beseitigung der unerquicklichen Lage in einzelnen seiner vom Steuerverein belästigten Gebietstheile geleitet wurde, fand Geheimrath von Kampe in Berlin die Sache der Erwägung würdig. Das Auswärtige Ministerium

empfahl dem damaligen Finanzminister Hansemann, auf die verlangten Konzessionen einzugehen.

Aber in Hannover dachte man gar nicht an Nachgeben. Minister von Bennigsen schrieb am 8. April 1848 Geyso, daß seine Regierung den Entschliessungen des deutschen Parlaments nicht vorzuziehen wolle. „Es dürfte eine Erweiterung des Zollvereins durch den Beitritt einzelner norddeutscher Staaten leicht den Anschein haben, als solle das System des Zollvereins im Voraus als dasjenige bezeichnet werden, welches wenigstens für den Norden Deutschlands den Vorzug vor den zum Theil weit abweichenden Grundsätzen verdiene, welche seit längerer Zeit in Süddeutschland mit großer Entschiedenheit aufgestellt worden sind.“

Während schrieb Kampf an den Rand dieser Note: „Da haben wir die Folge unseres Freihandels-Schwindels! Also von Hannover, das man hier in demselben befangen glaubt, müssen wir solche Lehren erhalten!!!“ Aber zu thun war weiter Nichts, wenngleich Braunschweig eine nochmalige Vorstellung in Hannover wünschte.

So viel war klar, daß auch in Frankfurt Nichts zu erreichen sein werde, wenn nicht schon vorher eine Verständigung zwischen den wichtigsten Staaten über die Hauptpunkte stattfand. Um in dieser Hinsicht das Möglichste zu thun, besuchte Kampf auf dem Wege nach Frankfurt die Städte Braunschweig, Hannover, Kassel. Was er in Hannover hörte, war nichts weniger als erfreulich. Der vorläufige Finanzminister Lehzen äußerte sich so engherzig wie möglich. Der Ministerpräsident Stäve war etwas entgegenkommender, wollte aber doch von Zollanschluß Nichts hören. Den besten Eindruck machte dagegen der Generaldirektor der indirekten Steuern, Klenze. Er hatte die Idee der Zolleinigung nach allen Seiten erwogen und wünschte sie, nicht nur aus allgemein politischen Rücksichten, sondern auch um Preußen für sich persönlich zu gewinnen und seine eigene durch große Unpopularität gefährdete Stellung zu festigen. Wegen Schutzzölle war er indessen aus Furcht vor der Entstehung eines Arbeiterproletariats eingenommen. —

Unter diesen Umständen nahmen die Verhandlungen in Frankfurt keinen erfreulichen Fortgang. Die Norddeuststaaten gedachten sich den Wünschen des Parlaments ebensowenig wie früher denen des Zollvereins zu fügen. Ende Juni hielten sie in Hannover ganz im Geheimen eine Konferenz ab, in der sie beschlossen, nur im äußersten Nothfalle ihr Separatinteresse höheren politischen Rücksichten zum Opfer zu bringen. Ueberzeugt von der Aussichtslosigkeit der Frankfurter Verhandlungen schloß daher Braunschweig im Juli 1848 zum Aerger der sanguinischer Denkenden eine Anzahl seiner Enklaven dem Steuerverein an.

Auch die Minister Hansemann und Milde hatten schon Anfang August jede Hoffnung auf die Frankfurter Versammlung aufgegeben. Sie beantragten aufs neue Verständigung mit Hannover. Unterm 19. wurde sowohl der preußische Gesandte daselbst als Kampf in Frankfurt in diesem Sinne mit Anweisung versehen. Indessen wieder ohne Erfolg. Die hannoverschen Minister machten Ansflüchte aller Art und behaupteten, wegen der oft gehörten Vorwürfe über den Partikularismus Hannovers besonders vorsichtig sein zu müssen. Andererseits erklärten sie sich von der

Unhaltbarkeit des Steuervereins für die Dauer überzeugt und wünschten Unterstützung Preußens zur Bekämpfung der revolutionären Ideen. Sie schlugen daher schließlich vor, daß die beiderseitigen Kommissare in Frankfurt sich mit der Vorbereitung einer Zollvereinigung beschäftigen sollten. Dem waren aber sowohl die inneren Minister Preußens aus Furcht vor Aufsehen als Kampf abgeneigt, welcher den Zeitpunkt noch nicht für gekommen erachtete. Im Herbst kam er allerdings einmal mit dem hannoverschen Kommissar Witte auf die Sache zu sprechen. Aber obwohl dieser damals den Süddeutschen wegen einer Meinungsdivergenz mit einer Annäherung an Preußen gedroht hatte, sagte er ihm, daß seine Regierung auf den Zollanschluß höchstens mit der gleichzeitigen Zollvereinigung ganz Deutschlands eingehen werde.

In der That lehnte Hannover die Einladung zur Theilnahme an der nächsten Zollvereinskongress, wo vielleicht eine Annäherung hätte erzielt werden können, ab und ließ die von Kampf und Camphansen verfaßte Denkschrift über den nächsten Weg zur Zollvereinigung Deutschlands, welche zunächst Verständigung mit den Nordseestaaten verlangte, wie oben erwähnt, von Witte scharf in der Presse angreifen.

Besser wurden die Aussichten im Jahre 1849, als nach Auflösung des Frankfurter Parlaments König Friedrich Wilhelm es unternahm, einen Bundesstaat aus den nicht österreichischen Ländern zu bilden. Minister Stüve erklärte damals die Zollvereinigung als nothwendige Konsequenz der politischen Verbindung und erbot sich, Unterhändler nach Berlin zu senden. Der Handels- und Finanzminister zu Berlin brachten daher am 3. Juni 1849 beim Auswärtigen Ministerium schleunige Vorberathung der Zollvereinigung zur Sprache. Nach erfolgtem Abschluß solle dann sofort gemeinsam die dringend erwünschte allgemeine Reform des Tarifs ins Werk gesetzt werden. Am 10. Juni wurde Hannover zur Eröffnung der Verhandlung eingeladen. Geheimrath Kampf, welcher inzwischen den Geschäftsträgerposten in Hamburg erhalten hatte, sollte die Besprechungen führen. Er lehnte indessen ab, da ihn ein wahrer Ueberdruß vor allen Handelsfachen ergriffen hätte und er sich auch noch keinerlei Erfolg verspreche. Daß er mit seinem Pessimismus nur zu Recht hatte, bewies Hannovers Antwort. Sein Interesse an der preussischen Union war inzwischen bereits bedenklich erkaltet. Es lehnte am 17. Juli 1849 in den bestehenden Verhältnissen jede Aenderung ab, welche nicht durch die erstrebte politische Einheit nothwendig bedingt sei und erklärte, daß jede Annäherung an den Zollverein bei seinen Unterthanen auf entschiedene Mißbilligung stoßen werde. Es blieb nichts übrig, als sich dabei zu bescheiden und den Zollverein von der Sachlage in Kenntniß zu setzen.

Da traten im Frühjahr 1850 in Hannover Umstände ein, welche die Stellung der Regierung in den Handelsachen wesentlich beeinflussten. Am 10. April 1850 meldete Kampf aus Hamburg, daß Hannover in Finanznoth sei und daran denke, der Einkünfte wegen seinen Tarif zu erhöhen. Der Grund war eine im Jahre 1848 beschlossene Reorganisation der ganzen inneren Verwaltung des Königreichs, welche die Kassen erschöpfte¹⁾. Der

¹⁾ Eybel. II. S. 154 ff.

kluge preussische Diplomat erklärte nun den Moment für gekommen, die Zollvereinigung wirklich durchzusetzen, umso mehr als der Preußen hassende Wille, welcher auch den Reichshandelsminister Detmold stets gegen den Zollverein beeinflusst hatte, nun nicht mehr zu fürchten sei. In der That ließ dem preussischen Gesandten in Hannover bald darauf ein geheimes Aktenstück in die Hände, worin die Regierung den Ständen zur Deckung des Defizits Zollerhöhungen vorschlug. Die Kammern bewilligten dieselben trotz des Einspruchs der Handelswelt, aber der Plan scheiterte am Widerstand Oldenburgs. In ihrer Verlegenheit waren die Hannoveraner so naiv, den preussischen Gesandten Prinzen Henburg um Einwirkung seiner Regierung auf Oldenburg zu ersuchen. Natürlich hütete man sich in Berlin vor einem solchen Schritte, ließ ruhig die Herren in der Noth und wartete ab, bis sie mürbe werden würden.

Im Dezember 1850 hielt von der Heydt den Augenblick für günstig. Der in außerordentlicher Mission in Hannover befindliche General Graf Kostig bekam daher Antrag, einmal vertraulich das Terrain zu sondiren. Der General meinte indessen, daß ein solcher Schritt nur Schaden könnte. Der Adel sei ganz österreichisch gesinnt, das Publikum ohne Ahnung von den Vortheilen einer Zollvereinigung und der entscheidende Mann, Direktor Kleuze, zur Zeit in Dresden. Er empfiehlt, in tiefstem Geheimniß die Sache durch Delbrück mit Kleuze dort besprechen zu lassen. Der letztere könne dann das Publikum allmählig zahlenmäßig über die Unmöglichkeit der Zollvereinigung mit Oesterreich aufklären. Sehe erst der Adel seinen Beutel in Gefahr, so werde er schon einlenken. Ehe noch dieser Bericht in Berlin einging, hatte Delbrück schon eine ähnliche Weisung auf Vorschlag der inneren Minister erhalten.

Während der unfruchtbaren Verhandlungen in Dresden begann der preussische Staatsmann in aller Stille sich mit Kleuze auseinanderzusetzen. Woch kam man über das Wesentlichste, das Zugeständniß eines Präeviums in den Zolleinnahmen an Hannover, überein. Nur hinsichtlich der Art und Weise der Zahlung bestand Meinungsverschiedenheit, da Delbrück natürlich möglichst das Interesse Preußens wahren wollte. Am 26. April 1851 wandte sich Kleuze daher direkt an Mantensfel, um ihn zu bestimmen, Hannover den bei der nothwendigen Erhöhung einzelner Zölle und der Vertheilung nach der Kopfzahl von ihm auf etwa 900 000 Thlr. berechneten Einnahmeansatzall ohne Umstände zu ersetzen. Obwohl man in Berlin keineswegs von der Wichtigkeit der hannoverschen Argumentation überzeugt war, entschloß man sich, bei der politischen Wichtigkeit der Sache vor keinem Opfer zurückzuschrecken. Delbrück erhielt entsprechende Vollmachten, und so kam Anfang Mai in Görtitz ein Vertragsentwurf zu Stande¹⁾. Das Aktenstück wurde in Berlin gründlichen Erwägungen unterzogen und nicht unwesentlich abgeändert. Erst Anfang Juli wurde es in der neuen Form dem Grafen Kostig übersandt und dieser zugleich am 11. angewiesen, nunmehr auf dieser Grundlage eine amtliche Verhandlung mit Hannover einzuleiten.

¹⁾ Anlage XLI.

Die einzigen Schwierigkeiten, welche sich bei den Besprechungen des preussischen Diplomaten mit dem neuen Minister von Münchhausen und Klenze ergaben, waren der Termin der ersten Kündigung und dann die Furcht Hannovers vor einem Austritt Süddeutschlands aus dem Verein, wodurch sie zu sehr in Abhängigkeit von Preußen zu kommen fürchteten. Kostig war der Ansicht, daß nur Münchhausens Einfluß den König für den Vertrag stimme. Da des Ministers Stellung durch einen Konflikt mit der Ritterschaft bedroht war, rieth er daher dringend, soweit als möglich nachzugeben. Da Delbrück und Klenze damals gerade zur Elbschiffahrtskonferenz in Magdeburg waren, nahmen sie den Ausgleich der letzten Schwierigkeiten in die Hand. Unter gegenseitigem Nachgeben wurde am 11. August dort der Abschluß erreicht. Die preussischen inneren Minister traten sofort bei, in Hannover kostete es Klenze allerdings noch Mühe, die letzten Bedenken zu überwinden. Es bedurfte auch noch einer geheimen schriftlichen Zusicherung Manteuffels, der gerade mit dem König zum Besuch in Hannover war, an Münchhausen, daß Preußen in Zukunft alle Anstrengungen machen werde, die Zölle besonders für Eisen herabzusetzen, ehe am 16. August 1851 der vorläufige Abschluß erreicht wurde. Abends 8 Uhr unterzeichneten beide Minister den Vertrag nebst Separat- und geheimen Separatartikeln¹⁾.

Bis dahin war das Geheimniß überraschend streng gewahrt worden. Jetzt aber erschienen, als Hannover Oldenburg und Schaumburg-Lippe von dem Abschluß benachrichtigt hatte, die ersten Notizen in den Zeitungen. Man hielt es daher in Berlin für angezeigt, den Verbündeten volle Kenntniß zu geben. Bei einer persönlichen Begegnung unterrichtete Manteuffel den König von Bayern. Nachdem das geschehen, am 1. September, erhielten die Grenzstaaten Braunschweig und Kurheßen Nachricht.

Am 31. August bekam Kostig Weisung, die hannoverschen Minister zu bewegen, mittelst Extrazugs nach Berlin zu kommen, um hier den Vertrag feierlich zu unterschreiben. Manteuffel, der seit Wochen auf anstrengenden Reisen sei, könne sich dann etwas schonen. Nach einigem Zögern willigte der hannoversche König ein und am 6. September führte ein Extrazug kurz nach dem Eintreffen Manteuffels die Hannoveraner nach Berlin, wohin auch Delbrück berufen war.

Am 7. fand die Unterzeichnung statt. Schon am Tage darauf wurde der Vertrag nebst einer ausführlichen, von Delbrück verfaßten erläuternden Schrift²⁾ den Vereinsstaaten mitgetheilt, ohne jede Aufforderung zum Beitritt. Am 11. September erfolgte der Austausch der Ratifikationen, am 12. veröffentlichte Preußen den Vertrag in der Preussischen (Aldler) Zeitung nebst einer vom Geheimrath von Philipsborn ausgearbeiteten Würdigung desselben.

¹⁾ Der Vertrag ist abgedruckt in den amtlichen „Beiträgen zur Beurtheilung der Zollvereinsfrage“ S. 1 ff. Die Geheimen Artikel in Anlage XLII.

²⁾ „Beiträge“ S. 23.



5. Kapitel.

Die schon im Sommer 1851 in naher Aussicht stehende Einigung mit Hannover bestimmte die Haltung der preussischen Regierung dem intriguirenden Süddeutschland gegenüber. Man war entschlossen, dringenden Falls auf die Fortsetzung des Vereins mit ihm zu verzichten und es seinem Schicksal zu überlassen. Schon am 5. Juli 1851 ordnete der König gelegentlich drohender Aeußerungen Württembergs auf der Zollkonferenz eine offiziöse Erklärung in jenem Sinne an. Wenn dieselbe auch unterblieb, da jener Staat seine Worte nachträglich abschwächte, so blieb man doch in der Sache fest entschlossen.

Die von Oesterreich drohende Gefahr war fürs erste in Dresden beschworen worden. Es handelte sich nun darum, eine Auffrischung des Streits beim neuen Bundestage in Frankfurt zu hintertreiben. Es schien das um so eher möglich zu sein, da sowohl Dänemark (für Holstein) als Mecklenburg den Beitritt zu den Dresdener Beschlüssen abgelehnt hatten, und der Erlaß des neuen österreichischen Zolltarifs schließlich wieder sehr zweifelhaft geworden war. Dennoch ließ Schwarzenberg im Juli 1851 zu Frankfurt einen handelspolitischen Ausschuß bilden, um die Arbeiten der dritten Dresdener Kommission zu prüfen und eventuell Wiederberufung der Techniker zu beantragen.

In Berlin war man geneigt, die Sache einfach abzuweisen, aber auf Kochows, des Bundestagsgesandten, Rath entschloß man sich, die Dinge ruhig gehen zu lassen. Allerdings wohl weniger, weil man wie er in der Hervorkehrung der wirtschaftlichen Fragen das beste Mittel gegen die revolutionären Ideen sah, als vielmehr da man einen Erfolg für ausgeschlossen erachtete.

Am 9. August erstattete Namens des handelspolitischen Ausschusses der Gesandte der freien Städte Dr. Brehmer Bericht über die Dresdener Beschlüsse. Er stellte dieselben als Grundlage für neue Berathungen hin und sprach die Hoffnung aus, daß die Regierungen binnen 4 Wochen ihre Aeußerungen über die Dresdener Aktenstücke abgeben würden. Der Ausschuß beantragte ferner Regelung des deutschen Handels- und Seerechts sowie des Münz-, Maß-, Patent- und Versicherungswesens durch den Bund. Nur Dänemark, Holland und Mecklenburg erhoben gegen diese Vorschläge Einspruch. Die Zuziehung von Sachverständigen blieb diesmal lediglich dem Ausschuß überlassen. Anfang September beantragte Oesterreich, offenbar unter dem Einfluß der ersten Nachrichten über den preussisch-hannoverschen Vertrag, in der That Einberufung von Technikern. Bismarck, der damals seine Thätigkeit in Frankfurt begann, meldete das am 5. September nach Hause¹⁾. Er rieth, dem Wunsche des Ausschusses zu entsprechen, um den Gegnern nicht Gelegenheit zu geben, Preußen als Gegner des freien Verkehrs in Deutschland hinzustellen.

¹⁾ Preußen im Bundestag. Herausgegeben von Poschinger. Bd. I. S. 9.

Mittlerweise war der Vertrag mit Hannover geschlossen worden und Preußen damit in bedeutend günstigerer Lage als zuvor. Schwarzenbergs Plänen war, wie er selbst sehr genau auf der Stelle erkannte, ein fast unübersteigliches Hinderniß entgegen gesetzt. Man entschloß sich daher ohne Besorgniß, Mitte September Delbrück als technischen Kommissar nach Frankfurt zu senden. Bismarck erhielt nur Weisung, Alles zu vermeiden, was auf Beschleunigung des Erlasses des österreichischen Zolltarifs wirken könnte.

Die Verhandlungen der technischen Kommissare begannen am 6. Oktober und endeten am 22. Trotz aller Rücksichtslosigkeit des Vertreters Oesterreichs führten sie nur zu belanglosen Aenderungen der Dresdener Beschlüsse. Niemand zeigte Lust oder Interesse für eine Sache, die doch für todtgeboren galt. Der badische Kommissar war sogar einfach weggereift.

Inzwischen fuhr Herr von Hock im Namen Oesterreichs an den süddeutschen Höfen umher, um dort ernstliche Schritte gegen Preußen und Abschluß eines Handelsvertrags durchzusetzen. Der Septembervertrag hatte den meisten Zorn in Wien und Dresden erregt. Die Opposition Hamburgs und einzelner Parteien in Hannover kam weniger in Betracht. Von der Forderung in München hatte sich dagegen sogar befriedigt geäußert und den Ministerialrath Hermann in Frankfurt angewiesen, mit Delbrück über den Vertrag in nähere Berathung zu treten. Schwarzenberg sprach sein Mißfallen unverholen aus. Beust wagte das nicht, aber er intriguirte dafür um so mehr im Stillen und verleumdete Preußen aufs schamloseste.

Um dem entgegenzutreten, veröffentlichte Preußen die geheimen Artikel des Vertrags und zog nun ernstlich die Kündigung des Zollvereins in Erwägung. Manteuffel forderte am 11. Oktober die inneren Minister von der Heydt und Bodelschwingh zu einer Berathung darüber auf. Er wünschte dabei zugleich die Aenderung der Vereinsverfassung und die Regelung des Tarifsystems zur Sprache zu bringen. Um in letzterer Hinsicht ins Klare zu kommen, sah er eine umfassende Befragung von Landwirthen, Kaufleuten und Gewerbetreibenden über die Wirkungen des bisherigen Zollsystems ins Auge. Bei der am 26. Oktober stattfindenden Konferenz der Minister beschloß man jedoch, alle Detailsfragen einstweilen ruhen zu lassen und nur die Kündigung des Vereins nebst Einladung zu Besprechungen über Erneuerung desselben auszusprechen. Es geschah das am 11. November 1851¹⁾.

Aber auch die Gegner blieben während dessen nicht unthätig. Geheimrath Witte hezte von Hannover aus in Hamburger Zeitungen gegen den Vertrag; das Ministerium Münchhausen, im Kampf mit der Ritterschaft, wagte nicht, das Abkommen sogleich durch die Kammern bestätigen zu lassen. Dazu wandte sich Beust insgeheim nach Hannover, um dort Abänderungen durchzusetzen. Es erging deshalb eine scharfe Note nach Dresden, worauf Beust zwar sein Recht betonte, ebenfalls abgefordert zu verhandeln, aber eine Reise nach Hannover anzugeben versprach. Auch Oldenburg erhob plötzlich Einwände. In Frankfurt, wo Hock am 30. Oktober von seiner Agitationsreise eintraf, versuchte er Klenze und Bierack

1) „Beiträge“ S. 71.

gegen Preußen zu stimmen. Letzterem machte er mit Herabsetzung der Schutzzölle Angst, ersterem suchte er unter Hinweis auf die rücksichtslose Behandlung Süddeutschlands durch Preußen Besorgnisse über den Fortbestand der politischen Unabhängigkeit Hannovers einzuflößen. Doch half das Alles nichts und am 20. Dezember wurde der Dresdener Entwurf in einer Sitzung des Bundestags für immer begraben.

Oesterreich zog vor, den Feldzug gegen Preußen auf andere Art ins Werk zu setzen. Zunächst wurde in aller Eile der Tarif fertiggestellt und am 6. November veröffentlicht. Am 25. erging ein Cirkular an die deutschen Höfe, worin sie für den 2. Januar 1852 zu Verhandlungen über Abschluß eines Handelsvertrags und gleichzeitiger Feststellung der Grundsätze einer Zolleinigung eingeladen wurden. Vertraulich wurden zugleich für den Fall, daß Preußen ablehne, Bayern, Sachsen und Württemberg Vorschläge zu einem Separatabkommen gemacht. Es war Schwarzenbergs Wunsch, wenn er Preußen nicht gefügig machen könnte, wenigstens einen mitteldeutschen Separatzollverein zu Stande zu bringen.

Gleichzeitig begann ein Intriguenpiel sondergleichen in Hannover und Oldenburg. Oesterreich, Bayern, Sachsen, Hamburg und auch Frankreich arbeiteten daselbst gleichmäßig gegen den Vertrag. Nach dem Tode des alten Königs Ernst August wurde derselbe Anfang Dezember durch den von Bismarck und Klenze ganz gewonnenen Minister Scheele den Kammern vorgelegt. Das ganze Ministerium war für den Vertrag, aufs lebhafteste dagegen sprachen die Abgeordneten Lehzen, Braun, Bennigsen und der frühere Minister Stäve. Die Wiener Konferenz wurde seitens Hannovers beschiedt, obwohl Preußen, welches unterm 5. Dezember in Wien jede Vertragsverhandlung vor Abschluß der Erneuerung des Zollvereins abgelehnt hatte, davor warnte. Es bedurfte der angestrengtesten Bemühungen der preussischen Staatsmänner, nachdem die Berliner Kammern am 16. Dezember 1851 und 13. Januar 1852 den Vertrag genehmigt hatten, um die Hannoveraner vorwärts zu drängen und den Widerstand Oldenburgs zu besiegen. Endlich am 27. Januar erfolgte die definitive Annahme des Abkommens mit großer Majorität in der zweiten hannoverschen Kammer. Bald darauf fügte sich auch Oldenburg.

Am 4. Januar 1852 war in Wien die Konferenz ohne Vertretung Preußens, Mecklenburgs, Thüringens und einiger Kleinstaaten eröffnet worden. Neben den öffentlichen Verhandlungen über den Handelsvertrag liefen vertrauliche mit den Mittelstaaten über einen Anschluß an Oesterreich ohne Preußen. Viel Eifer zeigte aber eigentlich Niemand. Denn Beust wie Pfordten und Dalwigk wußten sehr genau, daß das Publikum durchaus für den Zollverein war und fürchteten die unvermeidlichen Einnahmeausfälle. Beust versuchte sogar in aller Stille nochmals bei einer persönlichen Zusammenkunft mit Scheele in Leipzig, Hannover zu einigen Aenderungen im Vertrage zu bewegen, um wenigstens einen Erfolg vor der unvermeidlichen Unterwerfung verzeichnen zu können.

In Berlin war man sich der Stärke der preussischen Stellung wohl bewußt und begnügte sich, die Schwachzüge der zornigen Gegner ruhig zu beobachten. Am 6. März 1852 wurden die Vereinsstaaten für den 14. April zu einer Konferenz über Erneuerung des Vereins, Aenderung

des Stimmrechts, Verabredungen betreffend den Verkehr mit Lebensmitteln in Thenerungszeiten und Errichtung von gemeinsamen Konsulaten nach Berlin geladen¹⁾). Vertraulich war in der Ordre an die preußischen Gesandten ausgesprochen: „Wir fühlen unsere Stärke darin, daß wir aufrichtig und wahr zu Werke gehen und daß wir fern davon sind, ausschließliche Interessen zu verfolgen; wir sind der Ueberzeugung, daß es bei unbefangener Prüfung unmöglich ist, dies verkennen zu wollen. Sollte es aber dennoch der Fall sein . . . bevollmächtigte ich Ew pp., solchen Bestrebungen mit aller Festigkeit entgegenzutreten.“ Die Aktenstücke nebst einer erläuternden Darstellung wurden nach Rußland, dessen Kabinet damals auf die deutschen Angelegenheiten eine tiefe Einwirkung übte, mitgetheilt und fanden den vollen Beifall Metternichs.

Aber die Süddeutschen wehrten sich nach Kräften. Neust verlangte durchaus Zuziehung Oesterreichs zu der Zollvereinskonferenz und hielt am 25. März mit Pfordten und dem württembergischen Minister von Neurath in Bamberg eine Besprechung über gemeinsames Vorgehen ab. Wie er in seinen Memoiren behauptet, hätte nur sein Abtrathen von der Pfordten abgehalten, sofort auf den von Oesterreich vorgeschlagenen Sonderbund einzugehen²⁾. Sie verabredeten für den April mit den beiden Hessen, Baden und Nassau zu Darmstadt eine neue Zusammenkunft. Dieselbe hatte kaum begonnen, als die Nachricht von dem am 5. April erfolgten plötzlichen Tode Schwarzenbergs eintraf. Dieses Ereigniß und die Uneinigkeit der Anwesenden bewirkte, daß man zwar verschiedene Beschlüsse³⁾ über einen Separatzollverein und Anschluß an Oesterreich faßte, aber im Wesentlichen nur darüber einig wurde, von Preußen Abschluß eines Vertrags mit Oesterreich auf der von Schwarzenberg aufgestellten Basis zu verlangen. Die Protokolle wurden übrigens zum Schmerz der Betheiligten schon sehr bald bekannt und fanden nichts weniger als den Beifall der öffentlichen Meinung.

Am 19. April 1852 fand zu Berlin die Eröffnung der von allen Staaten beschiednen Vereinskonferenz statt. Manteuffel sprach dabei unzweideutig die Absicht Preußens aus, erst nach Regelung der Vereinsangelegenheit die Verhandlung mit Oesterreich in die Hand zu nehmen und erfuhr von keiner Seite Widerspruch⁴⁾. Kurz nach Beginn der Verhandlungen traf nach wiederholtem Ersuchen Preußens eine Note Metternichs vom 17. April ein, die gleichzeitig nach Wien und den süddeutschen Höfen gerichtet war. Er mahnte darin die kleinen Staaten, von ihren Sonderbestrebungen abzulassen und den zwei großen, welche im Grunde über das zu erstrebende Ziel doch einig seien, keine weiteren Schwierigkeiten zu bereiten. Ihr Erfolg war aber sehr gering.

Am 26. April 1852 verlangten die Darmstädter Verbündeten, daß gleichzeitig mit den Verhandlungen über den hannoverschen Vertrag diejenige mit Oesterreich eingeleitet werde. Preußen lehnte das am 1. Mai

¹⁾ „Beiträge“ S. 95 ff.

²⁾ Aus drei Viertel Jahrhunderten. I. S. 168.

³⁾ „Beiträge“ S. 119 ff.

⁴⁾ „Beiträge“ S. 116.

bestimmt ab. Aber außer den thüringischen Staaten schloß sich ihm keiner der Verbündeten unumwunden an und auch Hannover sprach sich für Erfüllung der süddeutschen Wünsche aus, obwohl die Unmöglichkeit auf der Hand lag. Oesterreich, welches sich seit Schwarzenbergs Tod ziemlich ruhig verhalten hatte, begann sich auch aufs neue zu regen.

Rantouffell machte nun mit einer durch den Unterstaatssekretär Le Coq entworfenen langen Depesche vom 8. Mai 1852 den Versuch, mit Wien in ein besseres Verhältniß zu kommen. Nach einem Blick auf die schwierige politische Lage und die von Frankreich drohenden Gefahren wurde darin auseinandergesetzt, daß Preußen den Zollverein nur im allgemein deutschen Interesse gegründet und weder finanziellen noch politischen Vortheil davon gehabt habe. „Gerade diejenigen Territorien, deren geographische Lage eine eigenthümliche Finanz- und Zollverfassung kaum möglich machte, haben ganz neue Einnahmequellen gewährt; über einen großen Theil von Deutschland verbreitete der ermöglichte freie Verkehr Wohlstand und das Aufblühen neuer Zweige der Industrie, das Gedeihen des Landbaus wie des Handels war der Segen, welcher in allen Staaten des Vereins dessen Stiftung belohnte. An die Aufrechthaltung der längst tief eingewurzelten Institution knüpft sich die Fürsorge für alle die Interessen, welche bewußt oder unbewußt durch dieselbe gefördert sind. Wir sagen nicht zu viel, wenn wir aussprechen, daß eine Aufhebung des Zollvereins eine bedenkliche Umwälzung der Verkehrs-Verhältnisse in Deutschland zur Folge haben würde. — Für Preußen ist allerdings diese Besorgniß am wenigsten vorhanden. Als der größte Staat des Vereins wird Preußen in seiner wohlgeordneten Administration und in seinen Beziehungen zum Auslande immer sicher neue Mittel finden, die Einbuße seiner eigenen Unterthanen zu compensiren. Von einem finanziellen Nachtheile kann natürlich keine Rede sein. Der wahre Nachtheil, den wir für uns, aber nur im Interesse von ganz Deutschland fürchten, ist die Störung des materiellen Wohlergehens so vieler anderer deutschen Länder, eine Störung, welche weder für uns noch für Oesterreich ohne bedenklichen Einfluß auf die politische Stimmung der großen Massen der Bevölkerung bleiben könnte. Der Vertrag vom 7. September 1851, wodurch Hannover im Namen des Steuervereins dem Zollverein beitrug, war nur die längst vielseitig geforderte Bervollständigung der bestehenden Institution. Ein Blick auf die Karte von Deutschland genügt, um zu überzeugen, daß alle die Vortheile, welche der Zollverein dessen einzelnen Staaten gewährt hatte, gleichmäßig den alten wie den neuen zutretenden Gliedern von vornherein gesichert sind. — Ob diese Vortheile mehr für den einen oder den anderen Theil austragen, kann allein die Erfahrung lehren. Sowie ist gewiß, daß etwaige Nachtheile für einen oder den anderen Staat in engen Grenzen bleiben werden.

Aus Gründen, welche die Natur der betreffenden Interessen von selbst an die Hand gab, mußte die Unterhandlung über den Vertrag mit Hannover geheim gehalten werden. Man darf sich nur der Verhältnisse erinnern, unter welchen bei Lebzeiten des Königs Ernst August die Verhandlungen mit Hannover zu pflegen waren, um die wahren Motive des Geheimnisses zu erkennen. Dennoch haben übler Wille und Mißverstehen

einfacher Thatsachen gerade aus diesem natürlichen Umstande Schlüsse auf versteckte politische Pläne Preußens, auf beabsichtigte Unterdrückung des deutschen Südens durch Norddeutschland gezogen, Schlüsse, deren Prämissen so offenkundig Irrthümer sind, daß wir ihre Widerlegung für ganz überflüssig halten. Der Eintritt eines so bedeutenden Königreichs wie Hannover wird wahrlich das politische Gewicht Preußens weder im Verein noch in Deutschland übermäßig stärken, und die allen Gliedern des Zollvereins zur freien Annahme vorgelegten Bedingungen des September-Vertrags weisen von selbst jede Bevorzugung des Nordens und insonderheit Preußens vor den süddeutschen Vereinsstaaten zurück. Alle Zollvereinsverträge, der Vertrag vom 7. September v. J. nicht minder als seine Vorgänger, behalten ausdrücklich dem Zustandekommen einer allgemeinen deutschen Zoll- und Handelseinigung vollkommene Freiheit vor. — Daß eine solche Einigung ein richtiger Zielpunkt allgemeiner Bestrebungen ist, hat Preußen nicht nur niemals geleugnet, sondern auch gerade bei der Gründung und Erneuerung des Zollvereins positiv ausgesprochen. Indem wir von jeher bedacht gewesen sind, der zukünftigen Entschliezung aller deutschen Staaten ihr Feld offen zu erhalten, verwahren wir dagegen uns und alle unsere Zollvereinsgenossen gegen jede Weise, der allgemeinen deutschen Zolleinigung eine andere Grundlage als die freier, aus eigener ungeschmälerter Souveränität hervorgegangener Entschliezung aller deutschen Regierungen zu geben. Die klare Fassung des Artikels 19 der Bundes-Acte und der Artikel 64. 65 der Wiener Schluß-Acte läßt eine andere Auslegung nicht zu. —

Mit wahrer Befriedigung erkennen wir an, daß Oesterreich seit einigen Jahren den handelspolitischen Beziehungen seiner Provinzen mit Deutschland eine besondere Aufmerksamkeit zuwendet. In der That hätte nichts der naturgemäßen Entwicklung der deutschen Verkehrs-Verhältnisse förderlicher sein können, als eine rege Theilnahme des dem österreichischen Scepter unterworfenen Theiles von Deutschland. — Aber es ist unleugbare Thatsache, daß die österreichische Monarchie sich gegen Preußen und gegen Deutschland abschloß, und daß gerade die Isolirung Oesterreichs Anlaß zur Ausdehnung des Zollvereins nach Süden gab, welche Preußen nicht angestrebt, aber zu verweigern an sich keinen Grund hatte. — Versuche unsererseits, Verkehrs-Erleichterungen mit Oesterreich herbeizuführen, haben zu keinem Resultate geführt, obgleich namentlich dem eigens deswegen nach Wien abgeordneten Geh. Ober-Finanzrath Kühne und später dem Geh. Regierungsrath Delbrück weder Eifer noch Erfahrung und Umsicht für die Erfüllung ihrer Aufgabe fehlte. —

An die Stelle des früheren Widerstrebens ist jetzt bei dem kaiserlichen Gouvernement ein dringendes Verlangen getreten, mit dem übrigen Deutschland, namentlich mit dem Zollverein die vollständigste Gemeinschaft der Verkehrs- und Zoll-Interessen zu begründen. Die hierüber in Dresden gepflogenen Verhandlungen blieben ohne Resultat; Oesterreich selbst gab bei deren Wiederaufnahme in Frankfurt deutlich zu erkennen, daß es auf dem damals betretenen Wege nicht zum Ziele zu kommen hoffte. — In der That wurde nun auch ein ganz neuer Versuch gemacht, und alle deutschen Regierungen wurden in gleicher Form zu Conferenzen in Wien ein-

geladen. — Fürst Schwarzenberg hat bei Eröffnung der Conferenzen ausgesprochen, daß ohne die Theilnahme aller deutschen Regierungen, also namentlich ohne die Theilnahme Preußens, ein definitives Resultat der Conferenzen nicht gehofft werden dürfe. Man hatte also unfehlbar in Wien auf das Erscheinen eines Preussischen Bevollmächtigten gerechnet. Hier müssen wir nun freimüthig aussprechen, daß eine solche Voraussetzung des Kaiserlichen Cabinets nothwendig auf vollkommen irrthümlichen Berichten über die hiesige Sachlage beruht hat. Wenn ihm diese Sachlage richtig dargestellt gewesen wäre, läßt sich nicht denken, daß es bei einer Angelegenheit, wo es ihm wesentlich um das Einverständnis mit Preußen zu thun mußte, die seit länger als 30 Jahren gewahrte Form vorgänger vertraulicher Berathung mit uns unbeachtet gelassen hätte. Noch weniger kann man annehmen, daß das Kaiserliche Cabinet bei unbefangener Auffassung der inneren Verhältnisse Preußens, dessen Eingehen auf Verhandlungen über eine allgemeine Neugestaltung der handelspolitischen Institutionen Deutschlands in demselben Augenblick für möglich halten konnte, wo diesseits die Verlängerung und Erweiterung der Zollvereins-Verträge eben vorbereitet wurde, wo mithin die Grundlage des Preussischen Zoll- und Verkehrs-Systems Gegenstand innerer Berathungen und Verhandlungen mit einer Anzahl deutscher Regierungen war. Preußen mußte seine Theilnahme an den Wiener Conferenzen verjagen, diese Ueberzeugung stand hier bei jedem fest, welcher sich nicht in kaum erklärlicher Selbsttäuschung befand. — Ob und wie weit irgend eine definitive Verabredung in Wien zu Stande gekommen ist, darüber fehlen uns zur Zeit noch authentische Nachrichten. So viel aber ist gewiß, daß ungefähr gleichzeitig mit dem Schluß der Wiener Conferenzen mehrere süd- und mitteldeutsche Staaten Verabredungen unterzeichnet haben, in welchen unter anderem der Fall eines gänzlichen Mißlingens einer Zolleinigung sowohl mit Oesterreich als mit Preußen vorgesehen wird. Diese Thatsache ist bezeichnend genug für die eigene Meinung der betreffenden Regierungen. Wir enthalten uns hierüber jedes weiteren Commentars. Eben diese Regierungen haben bei den hier eröffneten Conferenzen über die Verlängerung der Zollvereinsverträge ausgesprochen, daß in Verbindung mit diesen Verhandlungen zugleich auch eine Verhandlung mit Oesterreich unter Zugrundelegung der Wiener Vertrags-Entwürfe für nothwendig gehalten werde. Unsere Ermiederung ersuchen Erw. pp. aus der Anlage. Dieselbe ist unserem oft ausgesprochenen Grundsatz gemäß. Wir werden auch fernerhin diesem Grundsatz treu bleiben, weil seine consequente Durchführung allein ein günstiges Ergebnis der Verhandlungen sichert, und zugleich die Bürgschaft für die bereinstige befriedigende Lösung der Aufgabe gewährt, zwischen uns und den mit uns im Zollverein zusammenhaltenden Staaten völlig befriedigende handelspolitische Beziehungen mit Oesterreich vertragsmäßig zu ordnen.

Dieses doppelte Ziel werden wir mit gleicher Beharrlichkeit verfolgen. Was uns bewegt, für die Aufrechthaltung des Zollvereins aufzutreten, haben wir oben bestimmt ausgesprochen. Oesterreich selbst ist, wie vorgebracht nicht minder als Preußen zur Schonung und Fürsorge für die materiellen Interessen Deutschlands berufen. Wir sehen mit Befriedigung, daß es diese Seite der handelspolitischen Fragen nicht verkennt. Wenn

wir aber den Zoll-Verein aufrecht erhalten, so wollen wir ihm auch eine Zukunft sichern, in welcher allen darin begriffenen Staaten gleich zufriedenstellende Beziehungen mit Oesterreich gewährt sind. Mit Freuden erkennen wir an, daß solche Beziehungen möglich, daß sie von der Staatsklugheit im gleichen Maße wie von den materiellen Interessen Deutschlands geboten sind. — Sobald also der Zollverein reconstruirt, sein künftiges Gebiet festgestellt sein wird, werden wir es uns zur eifrigsten Sorge reichen lassen, Verhandlungen mit Oesterreich über die wechselseitigen Handels- und Verkehrs-Verhältnisse beider Ländermassen auf der weitesten Grundlage zu eröffnen. Wir versprechen uns von diesen Verhandlungen das günstigste Resultat. Unsere Erfahrung spricht laut dafür, daß je entgegenkommender den gegenseitigen Interessen Rechnung getragen wird, desto fruchtbringender handelspolitische Verträge für beide Theile ausfallen.

Unsererseits werden wir solche Verhandlungen selbst beantragen und allen uns zu machenden Vorschlägen eine unbesangene, reife und gewissenhafte Prüfung widmen. — Nur diejenigen Vorschläge, welche auf ungewisse Eventualitäten die Freiheit unserer Entschliessungen beschränken möchten, werden von der Verhandlung ausgeschlossen bleiben müssen, so wie nur die materielle Wohlfahrt, die Hebung des Verkehrs gemeinsamer Zweck der pacificirenden Regierungen sein können.

Wir wünschen aufrichtig bald mit den Unterhandlungen mit Oesterreich beginnen zu können. Allein der Zeitpunkt der Eröffnung hängt nicht von uns, sondern von dem Fortschreiten und dem Abschluß der mit unsern bisherigen Zollverbündeten eingeleiteten Verhandlungen ab. So lange diese Verhandlungen noch durch den freilich formell nicht als Präjudicial-Frage aufgestellten Wunsch der gleichzeitigen Verhandlung mit einem österreichischen Bevollmächtigten aufgehalten werden, so lange zweifelhaft bleibt, ob alle bisherigen Vereinstaaaten oder welche von ihnen bei dem Verein bleiben, oder sich selbständig mit Oesterreich auf irgend eine Weise vereinigen oder eine dritte Zollgruppe bilden, so lange fehlt die Möglichkeit, mit der unentbehrlichen Sicherheit eine Verständigung mit Oesterreich anzubahnen.

Es steht uns nicht zu, die durch die Wiener Conferenzen herbeigeführten Beziehungen zwischen dem Kaiserlichen Gouvernement und den andern an jenen Conferenzen beteiligten Staaten zu beurtheilen. Doch soviel dürfen wir keinen Anstand nehmen auszusprechen, daß der Gegensatz, welcher zur Zeit wenigstens anscheinend zwischen den zur Fortsetzung des Zollvereins entschlossenen Regierungen und denjenigen Staaten besteht, die möglicherweise ihre Stellung zum Zollverein gegen ein noch näher festzustellendes Verhältniß zu Oesterreich zu vertauschen geneigt sind, daß dieser Gegensatz außerhalb wie innerhalb Deutschlands den Eindruck einer Spaltung im Innern des deutschen Bundes hervorbringt. Ja noch mehr, es muß der Wahn entstehen, als ob die beiden deutschen Großmächte aus einer gewissen Eifersucht gegeneinander sich in Handels- und Zollangelegenheiten ihre Bundesgenossen wechselseitig entziehen wollten und dadurch, wenn auch unbewußt, den Keim zu einer politischen Differenz legten. Wir sind von jeder Eifersucht gegen Oesterreich auch in dieser Beziehung frei

und vertrauen dem Kaiserlichen Gouvernement eine gleiche Gesinnung gegen uns.“ —

Die Note war schon in Wien übergeben, als eine Depesche Graf Buols, des Nachfolgers Schwarzenbergs, ankam, welche die Beschlüsse der Wiener Konferenzen mit Ausnahme des geheimen Abkommens für den Fall der Sprengung des Vereins mittheilte und Zuziehung eines österreichischen Kommissars zu den Berliner Berathungen beantragte. Manteuffel begnügte sich darauf am 17. Mai mit einer nochmaligen Betonung des in der Note vom 8. dargelegten Standpunkts zu antworten. Die gleiche Stellung nahm er am selben Tage einer diesbezüglichen Interpellation in der Kammer gegenüber ein.

Am selben Tage traf die Erwiderung Buols in Berlin ein, worin er mit ebenso verbindlichen Worten an seinem Vorschlag festhielt. Manteuffel wandte sich nun wieder an Rußland, und in der That versuchte Graf Kesselrode in Wien zu vermitteln. Buol versicherte ihm, daß er Preußen die Leitung der deutschen Handelsinteressen nicht streitig zu machen gedenke, aber er müsse verlangen, daß Preußen während der Dauer der Berliner Konferenz sich über einen Handelsvertrag mit Oesterreich verbindige und die spätere Prüfung der Einigungs-idee wenigstens verspreche. Am 23. Mai wiederholte Buol in einer Depesche an Prokeß in Berlin seine Forderung und erklärte zugleich weiteren Schriftwechsel für nutzlos. Unterstützt wurde sein Schritt durch eine gemeinsame Erklärung der Darmstädter Verbündeten vom 25. Mai, der insofern ein Entgegenkommen enthielt, als er eine Absonderung der beiden Verhandlungen ins Auge faßte. Preußen lehnte aber am 7. Juni nochmals jede Verhandlung mit Oesterreich vor Ordnung der Zollvereinsangelegenheit ab.

Die Lage war auf beiden Seiten höchst unerquicklich. Hannover begann wieder schwankend zu werden, da König Georg es ganz mit dem preußenfeindlichen Adel hielt. In Süddeutschland bedrängten die Kammer die Minister. Sowohl in Darmstadt wie Nassau und Bayern wurden Interpellationen eingebracht und gegen Sprengung des Zollvereins protestirt. Um den lästigen Streit möglichst bald zu beendigen, ohne dabei den ehrgeizigen Lenkern der Mittelstaaten einen Triumph zu bereiten, entschloß sich daher der preußische Ministerpräsident Anfang Juni, es nochmals mit einer direkten Verständigung in Wien zu versuchen. Herr von Bismarck wurde zu diesem Zwecke dorthin gesandt¹⁾. Aber er fand wenig Entgegenkommen. Graf Buol war noch sehr siegesgewiß und behandelte Bismarck nur von oben herab. Auf seine Ausführungen wegen der Zollvereinigungsfrage blieb er dabei, daß bei Abschluß eines bloßen Handelsvertrags Oesterreich sich selbst als Ausland Deutschland gegenüber bezeichnen würde. Er könne das nicht zugeben. Die Folge werde Fortbestand des Vereins ohne Preußen sein. Oesterreich sei froh, nicht die Schuld an dem daraus für Deutschland entstehenden Unglück zu tragen. — Bismarck gewann übrigens aus dem Auftreten der im Vorzimmer Buols wartenden anderen deutschen Vertreter die Ansicht, daß diese Staaten wohl schwerlich die Sprengung des Vereins so leicht wie Buol nehmen würden.

¹⁾ Preußen im Bundestage. I. S. 103.

In der That erfolgte seitens der Darmstädter Koalirten trotz des Scheiterns jeder Verständigung zwischen den Großstaaten keinerlei entscheidender Schritt. Selbst die Antwort auf Preußens Erklärung vom 7. Juni blieb wochenlang aus. Es bedurfte einer Mahnung Preußens am 1. Juli, ehe die betreffenden Staaten sich in Kissingen zu einer vorsichtigen Wiederholung ihrer früheren Aeußerungen entschlossen, die am 20. Juli in Berlin abgegeben wurde¹⁾. Die Antwort Manteuffels darauf war Vertagung der Konferenz mit dem Bemerken, daß er als Vorbedingung für weitere Theilnahme an den Beratungen Genehmigung des Septembervertrags und der vor Beginn der Verhandlung mit Oesterreich zu vollziehenden Erneuerung des Zollverbands betrachte.

Die Freihändler in ganz Deutschland billigten das Verhalten Preußens. Auch Nationalökonomien wie Professor Rau in Heidelberg traten lebhaft für dasselbe ein. Bismarck entwickelte in der Presse eine rege Thätigkeit gegen die Feinde des Zollvereins. Vuol war wütend und verlangte durch eine Note vom 29. Juli von seinen Freunden sofortigen Abbruch der Verhandlung und erklärte die Wiener Vereinbarungen für erloschen, falls sie auf Preußens Forderungen eingingen. Die Mittelstaaten aber waren rathlos. Die Handelswelt wollte nichts von Lösung des Vereins wissen, der König von Württemberg wurde schwankend, Minister von Neurath mußte abdanken; dazu drängte die russische Diplomatie auf Beilegung des Streits. Beust mußte eine fieberhafte Thätigkeit entwickeln, um die Verbündeten zusammenzuhalten. Am 10. August fand in Stuttgart eine neue Zusammenkunft der Koalirten statt. Der sächsische Minister, der sich vorher mit Vuol verständigt hatte, bewirkte hier die Fassung sehr gemäßigter Beschlüsse. Von Lösung des Vereins wurde abgesehen, der Septembervertrag angenommen und hinsichtlich Oesterreichs von Preußen noch eine nähere Erläuterung seiner Absichten verlangt.

Am 21. August wurde diese Erklärung in Berlin abgegeben²⁾. Am 30. entgegnete Preußen mit seinen Verbündeten, daß man bereit sei, den Verhandlungen mit Oesterreich den Wiener Handelsvertragsentwurf „in Form und Inhalt“ zu Grunde zu legen. Zugleich wurde eine schleunige bestimmte Aeußerung und Abschluß des Zollvereins auf 12 Jahre verlangt. Schroffer als dieser Bescheid war die begleitende Depesche, welche an die preussischen Gesandten bei den Vereinsstaaten erging. Es war hiet nochmals bestimmt der frühere Standpunkt betont.

Unter der Hand richtete Le Coq daneben aber versöhnliche Zeilen nach München und versuchte, König Max, der wiederholt am Zollverein festhalten zu wollen erklärt hatte, gegen Bjorden zu stimmen. Leider war der König damals mit der Vorbereitung einer Reise nach Spanien beschäftigt und hatte für gar nichts Anderes Sinn. Der preussische Gesandte von Bockelberg meinte, daß nur ganz energisches Vorgehen Preußens Eindruck machen werde.

Am 7. September wandte sich Manteuffel nochmals mit einem langen Schreiben an den Zaren, um ihn zu ernstlichem Einwirken auf

¹⁾ „Beiträge“ S. 149 ff.

²⁾ „Beiträge“ S. 171 ff.

Oesterreich zu bewegen. Rochow erhielt zu diesem Zwecke eine ausführliche Beleuchtung der Sachlage. Preußen habe Alles, was in seinen Kräften stand, gethan, um eine Spaltung zu verhindern, obwohl es gewußt, daß die sieben gegnerischen Staaten unter dem Einfluß des österreichischen Agenten Rechberg es zum Bruche kommen lassen wollten, um das Odium auf Preußen zu laden. Gegen den Septembervertrag sei von ihrer Seite inhaltlich nicht ein wesentlicher Einwand erhoben worden und doch habe er zum Vorwand einer erbitterten Agitation gedient. Die politische Tendenz des Streits liege daher offen zu Tage. Die Befürchtungen Preußens wegen des österreichischen Zolleinigungsprojekts, hieß es weiter, hätten sich nur zu sehr bestätigt. Die Einigung sei unmöglich sowohl der ganz verschiedenen äußeren Interessen wie der abweichenden inneren Bedürfnisse wegen. „Ein Zolltarif, welcher den industriellen und kommerziellen Interessen der Slavonier und Ungarn, der Modeneser und Lombarden gleich sehr wie denen der Rheinländer und Ostpreußen entspräche, darf als ein unlösbares Problem betrachtet werden. Eine Zolleinigung wie die beabsichtigte müßte jedenfalls nach den natürlichen Gesetzen der Schwerkraft das gewaltsame Aufgehen Preußens in Oesterreich zur Folge haben. Oesterreich würde bei einer solchen Gestaltung der Dinge einen Standpunkt an der Nord- wie an der Ostsee gewinnen und dagegen, so oft seine ausschließlichen Interessen es erheischen sollten, Preußen und Deutschland in alle Verwickelungen des Orients verflechten können.“ Der Zar lehnte jedoch ein Eingehen auf diese Gesichtspunkte ab. Er sagte Rochow, er könne sich von der wesentlichen Schuld Oesterreichs an der deutschen Uneinigkeit nicht überzeugen.

Am 15. September wurden die Berathungen in Berlin wieder aufgenommen, aber erst am 17. vereinigten sich die Mittelstaaten nochmals in München und beschloßen, ihr Beharren auf dem früheren Standpunkte im Wesentlichen nochmals auszusprechen. Ehe sie diesen Entschluß ausführen konnten, brach Ranteuffel durch eine Circulardepeche vom 27. September die Fortsetzung der allgemeinen Konferenz ab und erklärte, die Berathung nur noch mit den mit Preußen einverständenen Regierungen weiterführen zu können. Es dürfte zu diesem Schritte des preussischen Ministeriums hauptsächlich das Einwirken Vockelbergs beigetragen haben, welcher wiederholt zu energischen Maßnahmen drängte, da sonst Pfordten an Preußens Ernst nicht glaube.

Dieses Ereigniß machte größtes Aufsehen in ganz Deutschland. Die sämtlichen Konferenzmitglieder reisten heim, nachdem die süddeutschen ihre Erklärung unter Ausdruck des Bedauerns über Preußens Vorgehen zur Kenntnißnahme mittheilt hatten. Die meisten der koalirten Regierungen gerieten in große Verlegenheit, da die öffentliche Meinung durchaus für den Verein eintrat. Doch wurde die Wirkung des Schrittes geschwächt durch das Verhalten Hannovers. Mehr und mehr war der König Georg im Laufe des Jahres zu Oesterreich geneigt, nicht zum wenigsten aus Verdruß über die Kunde, daß Preußen Schritte that, um von Oldenburg den Jahdebüßen für eine künftige Flotte zu erwerben. Schaefer war mit den in München gefaßten Beschlüssen ganz einverstanden. Umsonst schickte Ranteuffel Ende September den Minister von Alvensleben nach Hannover, um

dort vorzustellen, daß die Koalition lediglich eine neue Verschleppung der Angelegenheit beabsichtigt habe und daß Alles auf Hannovers Festigkeit ankomme. König Georg berief seinen Kommissar von Berlin ab und verzögerte die Ausführung der durch den Septembervertrag für jene Zeit zugestandenen Maßnahmen! Kleuze fiel in Ungnade. Der König wollte von einem norddeutschen Zollverein durchaus nichts wissen. Er wollte sogar die Ratifikation des Septembervertrags durch Braunschweig hintertreiben. Ein Bruch des so mühsam vollbrachten Werks schien nicht unmöglich.

Die Krisis hatte ihren Höhepunkt erreicht. Alle Zeitungen waren voll davon. Broschüren erschienen über Broschüren. Preußen veröffentlichte gegen den bisherigen Brand das wichtigste aus dem amtlichen Schriftwechsel unter dem Titel: „Beiträge zur Beurtheilung der Zollvereins-Frage“. Berlin 1852. Die Gegner blieben die Antwort nicht schuldig und überboten sich in Angriffen. Besonders gehässig war die Darmstädter Broschüre: „Die deutsche Zoll- und Handelsvereinigung in besonderer Beziehung auf das Großherzogthum Hessen“, über die bei Dalwigk Beschwerden erhoben wurde.

Oesterreich machte Ernst, die in Wien getroffenen Entschliessungen durchzuführen; es lud die Darmstädter Verbündeten zu einer neuen Konferenz ein und bot ihnen in der „Wiener Zeitung“ Garantie für alle Verluste an. Am 30. Oktober nahmen die Verhandlungen in Wien in der That ihren Anfang. -- Im Grunde war aber Buol schon des Streites müde und auch in Preußen schute man sich nach einem Ausweg, da auf Hannover kein Verlaß mehr war. Als daher Baron Prokesch sich sowohl den preussischen als fremden Diplomaten gegenüber Anfang Oktober versöhnlich äußerte, erhielt Arnim am 26. Auftrag, vorsichtig in Wien Umschau zu halten und, falls man zu einem bloßen Handelsvertrag mit Preußen allein gewillt sei, die Bereitwilligkeit dazu auszusprechen.

Graf Buol ging darauf sogleich ein, erbot sich, eine in Berlin angenehme Person mit der Unterhandlung zu betrauen und versprach, eine schriftliche Anfrage nach Preußen zu richten. Manteuffel schlug darauf am 8. November Besprechungen in Berlin vor. Die Auswahl des Kommissars stellte er Buol anheim.

Die Einleitung der Verständigung erfolgte durch eine Note Buols an Arnim vom 13. November. Der Weg war schon geebnet durch die Rede, mit welcher der österreichische Minister die Wiener Konferenz eröffnete. Es war darin auf die Herstellung eines ganz Deutschland umfassenden Zollgebiets und die Sprengung des Zollvereins ausdrücklich Verzicht geleistet. In Folge dieser versöhnlichen Worte ließ auch der Zar in Berlin auf größeres Entgegenkommen drängen. — Mit Bewilligung des Königs wurde am 29. November Buols Vorschlag angenommen. Den Zollvereinsstaaten sollte der nachträgliche Beitritt offenstehen, den Darmstädter Koalirten aber erst nach Erneuerung der Vereinsverträge. Eine direkte Theilnahme an der Verhandlung wurde den Verbündeten nicht zugestanden, auch Hannover nicht, obwohl König Georg Ende November eingelenkt und sich nur etwas zu spät zum Vermittler zwischen Preußen und Oesterreich erbaten hatte.

Buol berief zur Unterhandlung den ehemaligen Minister Baron Brud aus Triest, der jetzt von seinen früheren Plänen zurückgekommen war. Er benachrichtigte die in Wien versammelte Konferenz von seiner Absicht und entsandte Brud Anfang Dezember nach Berlin. Mitte des Monats begannen die Verhandlungen. Indessen zeigte sich, daß Bruds Wünsche doch erheblich weiter gingen, als Preußen in seinem auf Grund des seiner Zeit zwischen den Mittelstaaten und Oesterreich festgestellten Vertragsentwurfs gearbeiteten Plane ins Auge gefaßt hatte. Schon der Eingangspassus des Abkommens, in dem Brud durchaus die spätere Zolleinigung betonen wollte, gab zu Streit Anlaß. Mantouffel ersuchte daher Brud zu einer Zusammenstellung aller seiner Wünsche und empfiehlt, zunächst nur den unmittelbaren praktischen Zweck im Auge zu behalten.

Ein Besuch des Kaisers Franz Joseph gegen Ende Dezember zu Berlin förderte das beiderseitige Entgegenkommen. Trotz der fortdauernden Intriguen Rußlands und der mißtrauischen Einwürfe Hannovers schritt daher die Verhandlung stetig vorwärts. Mitte Januar 1853 war in allen wesentlichen Punkten Uebereinstimmung erreicht. Preussischerseits wurde darauf ein Cirkular an die Vereinsstaaten in Erwägung gezogen, worin denselben unter Mittheilung der Sachlage Aufhebung der noch immer in Wien tagenden Konferenz vorgeschlagen wurde. Die österreichischen und preussischen Gesandten sollten gemeinsam auf Annahme des Antrags wirken. Brud war mit dem Entwurf ganz einverstanden, aber statt den Abbruch der Wiener Besprechungen zu empfehlen, wollte er die Staaten zu baldiger Entscheidung von Kommissaren nach Berlin einladen, um hier schleunigst die Erneuerung der Zollvereinsverträge ins Werk zu setzen. Preussischerseits ging man darauf nicht ein. Man hatte zwar in Baden und Oldenburg bereits vertrauliche Schritte gethan, um diese Regierungen näher zu interessiren, aber mit den Koalirten wollte man Nichts zu schaffen haben. Brud bestand aber darauf, erst nach erfolgter Verständigung zwischen ihnen und Preußen abzuschließen, da Oesterreich seine Freunde unmöglich so ganz im Stich lassen könnte.

Bei dieser Sachlage richtete Mantouffel am 20. Januar eine vertrauliche Note nach Wien. „Ich gehe ganz unbedingt davon aus: „daß Preußen und Oesterreich sich beide in gleicher Weise nöthig haben und daß beide Mächte in der hentigen Weltlage sich weniger als je entbehren können.“ Ist das kaiserliche Kabinet von der vollen Wahrheit dieses politischen Axioms in demselben Maße wie wir selbst durchdrungen und ich meinstheils lasse seiner erleuchteten Einsicht gern die Gerechtigkeit wiederfahren, daß es seinerseits uns gegenüber ganz die nämliche Ueberzeugung hegt, so wird seinem Scharfblicke auch sicherlich seither die bedauerwerthe Bemerkung nicht entgangen sein, daß unter dem Gesichtspunkte unseres beiderseitigen guten Einvernehmens eben sowohl im Europäischen Interesse als in demjenigen der Befriedigung berechtigter Interessen Deutschlands es gerade die Zollfrage war und zum Theil noch jetzt ist, welche politisch bisher auf dies so wünschenswerthe Einvernehmen in der allernachtheiligsten Weise eingewirkt hat.“ Die Kabinette haben dem Auslande das Schauspiel der Uneinigkeit geboten, welche man sich answärts, besonders jenseits des Rheins, zu vergrößern und übertreiben gefiel

und die Koalitionsregierungen haben unter den verschiedenen deutschen Staaten einen faktiösen Geist angefaßt und ein System gehässiger Angriffe gegen Preußen begonnen, welches mit der Ehre und Würde Preußens unverträglich ist und dem Geiste des deutschen Bundes widerspricht. „Ich nehme keinen Anstand ohne alle Umschweife zu sagen, daß so lange dieser bald offen und bald geheim geführte Krieg insbesondere der mittleren Höfe und Regierungen gegen Preußen nicht in der einen oder anderen Weise zum Stillstand gebracht wird, so lange auch an der Wiederkehr des inneren Friedens und des gegenseitigen Vertrauens unter allen Bundesgliedern nicht zu denken sein wird. Andererseits bekenne ich ebenso offen, daß das Kaiserliche Kabinet nach der hier allgemein obwaltenden Ueberzeugung zu einem solchen für das gesammte Wohl Deutschlands so wünschenswerthen Ergebnisse, wenn nicht Alles, doch das Meiste beitragen kann. Ohnehin fällt mit dem zu hoffenden Spezial-Einverständniß der beiden Kabinette über die Handelsfrage jeder irgend stichhaltige Grund oder Vorwand zu einer so leidigen Parteinahme der vorbemerkten Höfe gegen uns ganz von selbst weg. Ueberdies wird es keiner Ausföhrung bedürfen, daß die Stellung, welche in der neuesten Zeit insbesondere die im obigen bezeichneten Bundes-Regierungen eingenommen haben, dem wahren Interesse des Kaiserlichen Kabinetts in keiner Weise und am wenigsten auf die Länge entsprechend sein kann. Sind Preußen und Oesterreich über Deutschland und die Bundesfrage einig, so bedarf Keins der beiden großen Kabinette der anderen Regierungen, um mittelst eines gemeinschaftlichen Zusammengehens die nöthige Einigkeit, Ruhe und Ordnung innerhalb des Bundes aufrecht zu erhalten. Nur auf diese Weise wird Deutschland seiner naturgemäßen Entwicklung ohne Faktionsjucht und Ueberstürzung entgegengeföhrt werden, gleichwie der Bund nur durch ein solches Zusammenwirken von Berlin und Wien in der Stunde der Gefahr seine Sicherheit und Selbständigkeit zu behaupten im Stande ist.

Auf der anderen Seite kann und darf ich es im Interesse unserer aufrichtigsten Wünsche zur Wiederherstellung eines vollkommnen und ungeschwächten guten Einvernehmens mit dem Kaiserlichen Kabinette Ev. Exc. nicht verhehlen, daß, so lange wir, mit oder ohne Grund wahrnehmen müssen oder wahrzunehmen glauben, daß man zumal in Dresden, München und Stuttgart einen noch dazu ganz und gar überflüssigen, ebensowohl kommerziellen als politischen Stützpunkt gegen uns in Wien sucht und findet, eine rückhaltslose und ganz vertrauensvolle Annäherung von unserer Seite an die Kaiserliche Regierung von mehr oder weniger Bedenken und Zögerungen begleitet sein muß. Ein solches Verhältniß ist im Angesichte der in den dermaligen Zeitumständen liegenden Gefahren ganz besonders bedauerlich.“ Als Konsequenz dieser Beobachtungen ergebe sich für Oesterreich Nothwendigkeit des Schlusses der Wiener Zollkonferenz, da ein Nutzen bei ihr nicht abzusehen sei und sie nur Schwierigkeiten mache. Diese Bedingung sei Vorbedingung für Lösung der ganzen Angelegenheit.

Aber Buol konnte sich nicht entschließen, so rasch das ganze frühere Spiel verloren zu geben. Er erklärte Arnim auf die Mittheilung der Note hin nur, die Wiener Konferenz werde sowieso binnen Kurzem ihre Sitzungen schließen. Ehe aber die volle Verständigung mit Preußen er-

reicht sei, müsse sich Oesterreich die Möglichkeit eines Zollvereins mit Süd-deutschland offen halten. — In Wahrheit war darauf nicht die geringste Aussicht. Duol wollte nur ein PreSSIONsmittel in der Hand behalten und den schon sowieso schwer verstimmtten Freunden wenigstens den ehrenvollen Rückzug erleichtern. Die Waffe war damals von besonderem Gewicht, da in Hannover die Feindseligkeit gegen Preußen noch immer zunahm. Angereuert vom Hamburger Freihandelsverein petitionirten die Kaufleute wiederholt gegen den Zollanschluß, und die Ritterschaft, geführt von Graf Edward Kielmannsegge, suchte in jeder Weise den Septembervertrag und das Ministerium Scheele zum Fall zu bringen. Vertrauliche Vorstellungen blieben wirkungslos. Aeußerst vorsichtiges Verhalten war also für Preußen geboten.

Beust, der sich bei der Sache äußerst unbehaglich zu fühlen begann, ließ inzwischen in Zeitungen und Broschüren die Ansicht verbreiten, daß die Zollvereinsverträge für Sachsen und all die anderen Staaten, welche ihrerseits sie nicht gekündigt hätten, noch fortbeständen, um auf diese Weise einer Unterwerfung unter Preußens Bedingungen aus dem Wege zu gehen. Rantuffel ließ diese Theorie durch Professor Bernice widerlegen und machte seine Wiene, den Mittelstaaten goldene Brücken zu bauen.

Das Wichtigste war, daß die Verhandlungen mit Brud trotz allem ihren ruhigen Verlauf behielten. Am 2. Februar war außer in den Gewe- und Durchgangszöllen volle Einigung erzielt¹⁾. Die Thatsache wurde den Gesandten auch bei den koalirten Staaten mitgetheilt und dabei angedeutet, daß Preußen die von ihnen gebotene Hand nicht zurückweisen würde. Aber die Herren von der Pfordten und Beust wollten sich noch immer nicht fügen, sie wünschten jetzt zum mindesten, vor endgültigem Abschluß des Vertrages um ihre Ansicht befragt zu werden, und setzten die Verhandlungen in Wien ruhig fort.

In Hannover, wohin preußischerseits nochmals Graf Rostig gesandt worden war, um persönlich auf den König einzuwirken, machte die Nachricht sichtlich Eindruck, doch dauerten die Intriguen noch weiter. Scheele verlor alle Gunst beim König Georg und wurde mit seinen Kollegen förmlich ignoriert. Sein Gegner, der Landdrost von Lütken, wurde nach der Hauptstadt bernfen und galt als sein demnächstiger Nachfolger. —

Am 12. Februar theilte Brud die Ausstellungen der österreichischen Minister gegen die getroffenen Vereinbarungen mit. Trotzdem manche der verlangten Aenderungen nicht unerheblich waren, gab man in Berlin angefsichts der Lage soweit als möglich nach. So kam am 20. Februar 1853 die Unterzeichnung in Berlin zu Stande²⁾. Der für den Abend vorher geplante Abschluß scheiterte an einer kleinen Differenz, doch wurde das Datum des 19. beibehalten. Das Ereigniß wurde sofort telegraphisch nach Hannover und den anderen Staaten durch ein Cirkular mitgetheilt. Es wurde schlenlige Erwägung des Abkommens anheimgestellt und die Bereitwilligkeit zur Berufung einer Konferenz wegen Erneuerung der Vereinsverträge ausgesprochen.

¹⁾ Anlagen XLIII. XLIV.

²⁾ Text des Vertrags in den Zollvereinsverträgen. IV. S. 226 ff.

Obwohl die Koalirten am 19. Februar ihrerseits in Wien wegen des eventuellen Vertrags mit Oesterreich einig geworden waren, ergriffen sie nun gern die Gelegenheit, die alten Verhältnisse wieder herzustellen. König Georg von Hannover befahl am 21. Februar Ausführung der durch den Septembervertrag bedingten Maßregeln. Die mittelstaatlichen Minister verbargen nicht ihre innere Befriedigung und erklärten sich zur Wiederaufnahme der Vereinskonferenz bereit. Immerhin wünschte Pfordten „durch irgend einen Schritt Bayerns Selbständigkeit zu beweisen“¹⁾ und gedachte dazu die Beschwerden einzelner Staaten gegen die von Preußen wiederholt geübte Zurückhaltung der Auszahlung von Zolleinnahmen zu benutzen²⁾. Wie er dachten Benst und Dalwigk. Letzterer hätte am liebsten eine nochmalige Versammlung der Mittelstaaten ins Werk gesetzt.

In der That brachten sie ihre Forderungen bei der am 12. März 1853 in Berlin eröffneten Konferenz zur Sprache. Die preußischen Minister gaben nach, soweit es irgend anging, um den Streit aus der Welt zu schaffen. So wurden denn alle Schwierigkeiten, bei deren Hervorbringung sich jetzt besonders Geheimrath Alenze auszeichnete, glücklich überwunden und am 4. April der Vertrag wegen Erneuerung und Erweiterung des Vereins zu Stande gebracht. Am 2. Juni erfolgte der Austausch der Ratifikationen, nachdem schon früher jene zwischen Preußen und Oesterreich über das Februarabkommen erfolgt war.

Besondere Genugthuung erregte die Beendigung der Krijsis in Petersburg. Resselrode schrieb darüber an Baron Bubberg in Berlin: *Considéré sur le point de vue politique, cette transaction est d'une importance en quelque sorte Européenne. D'accord depuis longtemps entre elles sur les questions de politique extérieure, les 2 Puissances ont heureusement écarté ce qui pouvait encore les diviser sur le terrain des intérêts matériels. En même temps elles se sont sagement ménagé à elles-mêmes, comme à leurs co-états, la perspective et la possibilité d'une union commerciale et douanière pour toute l'Allemagne. Une transaction combinée en cet esprit ne saurait manquer d'exercer la plus heureuse influence sur les rapports faturs des États-Allemands et l'Empereur félicite bien sincèrement les 2 Cabinets de ce résultat. . . .*

6. Kapitel.

In den ersten Monaten des Jahres 1848 nahmen die Arbeiten an dem neuen Zolltarif für Rußland nebst Polen ihren Fortgang. Der Gesandte von Rochow war voller Hoffnung. Er berichtete, daß die Zollsätze

¹⁾ Nach Bodelbergs Bericht.

²⁾ Weber, Zollverein. S. 338 ff.

für Gewebe auf die Hälfte, ja das Fünftel der bestehenden herabgesetzt würden. Aber es dauerte nicht lange, da bewies Rußland, daß es noch immer von den in Europa geltenden Grundsätzen weit entfernt war. Im April wurde plötzlich die Ausfuhr von Metallgeld aus Polen unterjagt. Angeblich sollte damit die Spekulation in russischen Goldmünzen gehindert und für den Fall eines Krieges das baare Geld im Lande gehalten werden. Natürlich erregte die Maßregel großes Geschrei in allen mit Rußland handelnden Städten. Aber alle Vorstellungen dagegen in Petersburg blieben fruchtlos, die fälligen Baarzahlungen waren nur mit Hilfe der den Schmuggel betreibenden polnischen Juden zu erlangen. Erst Ende 1849 wurde das Verbot wieder aufgehoben.

Wiederholt kam Kochow im Laufe des Jahres 1848 mit dem Kaiser auf die bevorstehende Zollreform zu sprechen. Der Zar betonte dabei jederzeit, daß viele seiner Berather von Zollherabsetzungen bei der in den Nachbarstaaten herrschenden industriellen Krise eine Ueberschwemmung des Reichs mit fremden Waaren fürchteten. Andererseits wolle er aber doch kein Arbeiterproletariat großziehen und lieber die vorherrschende Hausindustrie erhalten als dem Großgewerbebetrieb Vorschub leisten. Auch wüßte er dem Schleichhandel in den Grenzdistrikten ein Ziel zu setzen. Der neue Tarif ziehe alle diese Dinge in Betracht. Der Gesandte war von der Wichtigkeit dieser Darlegungen tief durchdrungen. „Bei aller Autokratie,“ berichtete er am 30. Juli nach Hause, „wendet sich der Kaiser nicht von der Gegenwart ab, sondern sucht die Zeit und ihre Lehren zu nützen, sowie mit praktischem Verstande, mit Ruhe und Sicherheit das durchzuführen, was Er für recht und anwendbar anerkennt. Deshalb wird die hiesige Regierung ihren und ihrer Unterthanen Vortheil vorzüglich vor Augen behalten und die vorgeschlagenen Tarif-Veränderungen ins Leben führen, denn das Kaiserliche Gouvernement richtet die Spitze seines Verstandes stets dahin, wo es wahren Nutzen und Gewinn zu erblicken glaubt. Wenn der Erfolg nicht immer ein glücklicher ist, so liegt dies mehr in der Unvollkommenheit der Organe als in den Absichten und Gesetzen.“

Einen Versuch, sich den Tarifentwurf zu verschaffen und zu prüfen, wie weit derselbe den Aeußerungen der russischen Staatsmänner entspreche, scheint er gar nicht gemacht zu haben. — Erheblich weniger ruhig als er läßen die preußischen inneren Minister die Sachlage an. Sie verlangten, daß Kochow genaue Erkundigungen einziehe, in Petersburg auf die Schäden des Prohibitivsystems hinweise und Fortdauer der Preußen am 28. August 1842 gewährten Zugeständnisse nachdrücklich fordere.

Wie begründet ihre Befürchtungen waren, bewies nur zu sehr der Text des neuen Tarifs, welchen man endlich Mitte Oktober 1850 von Warschau aus zu Gesicht bekam. Allerdings fanden sich darin eine Reihe Zollherabsetzungen, aber für alle Preußen interessirenden Artikel wie Seide, Leinen, Wollwaaren, Spirituosen, raffinirten Zucker waren die Zölle erheblich gesteigert! Unterm 22. Oktober 1850 erhielt daher Kochow Anweisung, gegen den neuen Tarif, der Januar 1851 in Kraft treten sollte, Vorstellungen zu erheben. Bei der gerade damals so mißlichen politischen Lage zu Oesterreich, wo ein Krieg geradezu vor der Thür zu stehen schien,

enthielt man sich aber sorgfältig jeder Drohung und Wendung, welche den Zaren verstimmen konnte. Kochow erachtete jeden Einspruch für vergeblich und hielt es schon für einen großen Fortschritt, daß Rußland doch wenigstens das Prohibitivsystem aufgehoben habe. Auf wiederholte Weisung erst richtete er eine Note an Nesselrode und stellte dem Kaiser vor, daß der Tarif nicht gerade den von ihm erweckten Erwartungen entspreche¹⁾. Die Antwort der Russen war rundweg ablehnend. Nesselrode erklärte eine Diskussion über das Gesetz vor seiner Veröffentlichung für unzulässig, und der Zar sagte dem Gesandten, daß es ihm schon unsägliche Mühe gekostet habe, nur diesen Tarif durchzusetzen. In vielen russischen Städten herrsche Unzufriedenheit mit der Niedrigkeit der Zölle. Es sei ihm schmerzlich, daß die schlesischen Weber darunter leiden würden, aber auf solche Kleinigkeiten könne bei einem so großen Werke, wie einem Systemwechsel, in Rußland Rücksicht nicht genommen werden!

Ungeändert trat der neue Tarif in Kraft. Preussischerseits erfolgte keine Gegenmaßregel und bei der politischen Nothlage sah man es in Berlin sogar sehr ungeru, daß die Zeitungen aller Färbungen die russische Zollpolitik lebhaft angriffen. Um ein klares Bild von den Wirkungen des russischen Tarifs zu erhalten, ließen sich die inneren Minister Gutachten von den Handelskammern, den Oberpräsidenten und Provinzialsteuereindirektoren erstatten. Dieselben fielen ziemlich widersprechend aus, waren indessen darüber einig, daß an legalen Handel nach Rußland kaum noch zu denken sei. Allseitig gewünscht wurde Eröffnung einer größeren Anzahl von Kommunikationspunkten an der Grenze. Kochow erhielt Ende 1851 eine dahin zielende Weisung, aber kaum brachte er die Sache in Petersburg zur Sprache, als man dort wieder den Abschluß eines Zollkartells beantragte.

So gern das Auswärtige Ministerium politischer Rücksichten halber Rußland entgegengekommen wäre, wollte es von dem Kartell jetzt noch weniger als früher hören. Die Berichte aller Steuereindirektoren der Ostprovinzen sprachen sich dagegen aus. Bei der Unzuverlässigkeit der russischen Zollämter würde nur Rußland von der Einrichtung Vortheil haben. Der Schleichhandel werde nirgends von den preussischen Behörden unterstützt und liege fast ausschließlich in den Händen der Polen. Gegen ihn einschreiten hieße aber nur das demoralisirende Verbotssystem unterstützen und die preussischen Grenzbeamten der Gefahr aussetzen, durch das schlechte Beispiel ihrer russischen Kollegen verführt zu werden. Ohne erhebliche Tarifzugeständnisse könne man sich auf ein Kartell nicht einlassen. Da hierzu keine Aussicht, ging das Auswärtige Ministerium in einem Promemoria, welches am 1. Juni 1852 dem in Berlin anwesenden Nesselrode übergeben wurde, auf die Kartellsache gar nicht ein und verlangte Zugeständnisse in der Vermehrung der Uebergangspunkte unter Hinweis auf die durch den neuen Tarif kurzweg beseitigten concessions définitives und die dafür von Preußen gewährten Zugeständnisse. Die Vorstellung blieb wie alle früheren erfolglos. Die Russen leugneten jeden Zusammenhang zwischen dem Ufaß von 1842 und der preussischen Verordnung vom 3. März 1843

¹⁾ Kochow starb am 19. April 1854 in Petersburg.

und kündigten an, daß sie eine Erhöhung der preußischen Transitzölle mit Repressalien erwidern würden¹⁾. Die Klagen wegen Belästigung preußischer Weichselchiffer, Nichtzulassung deutscher Handlungsreisender, Zollpladereien aller Art gingen ohne Unterbrechung weiter.

Nicht weniger schwer als das russische Absperrungssystem lastete Anfang 1848 der Sundzoll auf dem Handel der preußischen Ostseeländer. Der schleswig-holsteinische Krieg schien eine Gelegenheit darzubieten, dieser Tributzahlung ein Ende zu machen. Aber die politische Lage hinderte derartige Schritte. Dückwitz, der Reichshandelsminister, hatte sich umsonst Materialien von Preußen für die Friedensverhandlungen geben lassen; der Waffenstillstand von Malmö machte alle Hoffnungen zu nichts. Der Friede wurde unter dem Drängen Oesterreichs und Rußlands geschlossen und an Geltendmachung irgend welcher Forderungen war dabei gar nicht zu denken. Um den Seehandel einigermaßen zu entschädigen, behielt der Finanzminister den Zollrabatt von 2 $\frac{1}{2}$ % für die wichtigsten Einfuhrwaaren, welcher früher nur in Stettin seit 1845 aber in allen preußischen Ostseehäfen gewährt wurde, bei. Die Opfer, welche diese Maßregel dem Staat kostete, betragen von 1834 bis 1843 im Durchschnitt jährlich 45 970 Thlr.; 1844 stieg die Summe auf 70 309, in den drei folgenden Jahren auf 96 973, 120 397 und 112 770 Thlr. Dänemark dagegen vereinnahmte durch den Zoll 1849 nicht weniger als 2 275 000 Thlr., wovon für die laufenden Kosten nur 52 000 Thlr. abgingen.

Nicht zufrieden mit dieser Schädigung Preußens schritt Dänemark im August 1850 zu einer neuen, die deutschen Interessen verletzenden Maßnahme. Während bis dahin die Herzogthümer einen eigenen niedrigen Zolltarif besaßen, wurde damals Schleswig dem dänischen Zollsystem einverleibt und das Gleiche für Holstein angekündigt. Wie die Dinge lagen, ließ sich kaum Etwas dagegen thun. Werther, der Gesandte in Kopenhagen, erhielt zwar am 19. October 1850 Weisung, Einsprache gegen das Vorgehen Dänemarks zu erheben, doch nahm man es ruhig hin, als der dänische Minister von Reedy darauf einfach erklärte: er gedenke allerdings, den dänischen Tarif auch auf Holstein auszudehnen. Dieser Zoll sei aber niedriger als der deutsche und werde noch ermäßigt werden.

Im Frühjahr 1851 griff Oesterreich in die Angelegenheit ein. Sein Gesandter protestirte gegen die stattgehabte Errichtung der Zollgrenze an der Eider und billigte, daß die provisorische Civilbehörde in Kiel auch ihrerseits eine Zolllinie gegen Dänemark einführte. Am 28. April forderte Prosech-Osten Manteuffel zu gemeinsamem Vorgehen beider Staaten auf. Der Schritt Dänemarks stehe mit dem Zustande der Herzogthümer vor dem Kriege in entschiedenem Widerspruch. Er verlege ferner die Interessen Oldenburgs und der Hanse, von denen einzelne Gebietstheile

¹⁾ Die Rartens (VIII. S. 427) behauptet, wäre der preußische Geschäftsträger Graf Henkel von Donnerösmard über die russische Darlegung ganz bestürzt gewesen und hätte die Wahrheit derselben anerkannt! Die preußischen Akten melden davon Nichts. Der Graf hätte jedenfalls eine ihn nicht weniger bestürzende Aufklärung aus Berlin erhalten, wenn er dort der Sache Erwähnung gethan.

mit Holstein zollverbunden seien und vertragsmäßig auf freien Verkehr mit Schleswig Anspruch hätten. Wenn, wie Dänemark wünsche, beide Herzogthümer in die dänische Zollgrenze einbezogen würden, so genösse ihr innerer Verkehr allerdings wieder volle Freiheit, aber dann würden die zum deutschen Bunde gehörigen Länder Holstein und Lauenburg außer Stand gesetzt, Anordnungen des Bundes in Handelsfachen Folge zu leisten. — Kurz nach Uebergabe dieser Note kam in Berlin ein Schreiben von Reebp an, worin er sich bereit erklärte, soweit als es die Erhaltung der ungetheilten Monarchie zulasse, entgegenzukommen. Er schlug vor, eine Kommission aus dänischen, schleswigischen und holsteinischen Abgeordneten zu bilden und durch sie ein für ganz Dänemark geltendes Zollgesetz entwerfen zu lassen.

In Preußen war man keineswegs geneigt, Holstein solcher Art vom Bunde abtrennen zu lassen, aber man hielt die Zustimmung zu der Kommissionsberathung für angezeigt, um Zeit zu gewinnen. Man schlug demgemäß Schwarzenberg gelegentlich der Konferenz zu Dresden im Mai 1851 Annahme des Antrags vor. Die Mitglieder für Holstein sollte die provisorische Civilbehörde ernennen. Doch sollte sich die Kommission auf Feststellung der thatsächlichen Verhältnisse beschränken und durch ihre Beschlüsse späteren verfassungsmäßigen Maßregeln für das ganze Bundesgebiet nicht vorgreifen. Schwarzenberg richtete am 18. Mai eine Depesche in diesem Sinne nach Kopenhagen. Damit war aber auch die Einwirkung der deutschen Mächte auf die Frage beendigt. Uuter dem Druck der politischen Verhältnisse behielt Dänemark freie Hand, die Dinge nach freiem Belieben zu regeln.

Nicht anders ging es in der Sundzollangelegenheit. Alle Hoffnungen der Handelswelt waren auf den Ablauf der Verträge Dänemarks mit England und Schweden gerichtet. In Stockholm agitirten eine Anzahl Geschäftslente, geführt von Bankier Schwan, für gänzliche Aufhebung des Zolls. Doch die Regierung hegte große Sympathien für das durch den Krieg geschwächte Dänemark und wünschte ihm keine neuen Schwierigkeiten zu machen. Auf ganz dem gleichen Standpunkte befand sich England. Obwohl die Liverpools Rheder lebhaft für Beseitigung der Sundabgabe eintraten, that Palmerston keinen Schritt, den Vertrag zu kündigen. Er beschuldigte Preußen, die Zerstückelung Dänemarks oder seinen Anschluß an den Zollverein zu wünschen. Ueberdies hatte er das Interesse der englischen Bankiers im Auge, welchen die Sundzollerträge während des Krieges theilweise verpfändet worden waren. Im Sommer 1851 erklärte er im Parlament, daß er den Vertrag weiterbestehen lassen werde, weil sonst der Eintritt des früheren Zustandes unvermeidlich und zu der erwünschten vollständigen Aufhebung des Zolls doch jetzt keine Aussicht sei. In gleichem Sinne äußerte sich Schweden. Im Stockholmer Reichstage kam die Frage im Juli 1851 zur Sprache. Der Oekonomicausschuß schlug vor, den König zu ersuchen, Schritte wegen Ablösung des Zolls zu thun. Die Mehrheit der Versammlung entschied sich aber nur dafür, wegen erleichterter Küstenfahrt und Ermäßigung des Zolls vorstellig zu werden. Schweden trat darauf mit Dänemark in geheime Verhandlung und erreichte in der That Erleichterungen für den Küstenverkehr seiner kleinen Schiffe.

Hinsichtlich der anderen Völker blieb Alles beim Alten, zumal Rußland durchaus auf Seiten der Dänen stand.

Ebenso unerfrenlich wie in dieser Frage war Englands Verhalten zu den anderen wirtschaftlichen Angelegenheiten Deutschlands. Die Frankfurter Verhandlungen verfolgte man in London mit großem Mißtrauen. Am 27. Dezember 1848 theilte der englische Gesandte in Berlin die dem Parlament betreffs Aufhebung der Navigationsakte gemachte Vorlage mit und verlangte Auskunft, ob Preußen in Zukunft gegen englische Schiffe Unterscheidungszölle einführen wolle. Er drohte in diesem Falle mit Repressalien. Gleichzeitig bot er volle Gegenseitigkeit in der Behandlung der Schifffahrt an. Wie man bald darauf erfuhr, war dieselbe Note an die Nordseestaaten gerichtet und von diesen ausweichend beantwortet worden.

Auf Vorschlag von der Heydt erhielt Lord Westmoreland im Februar 1849 den Bescheid, daß man mit Freuden wahrnehme, daß England den Weg betrete, den Preußen schon seit Jahrzehnten eingeschlagen habe. Die Einführung von Flaggenzöllen werde allerdings erörtert, doch sei über das Resultat noch nicht einmal eine Vermuthung möglich. Jedenfalls hoffe man, daß England nunmehr den preußischen Schiffen sofort volle Meistbegünstigung zu Theil werden lasse.

Am 26. Juni wurde die Aufhebung der Navigationsakte Gesetz. Viele englische Schiffe hielten zum Zeichen ihrer Trauer die Flagge halbmast und verkehrt. Die preußische Schifffahrt aber wurde damit eines der größten Hindernisse ledig.

Im Sommer 1850 widmete Palmerston den Verhandlungen der Zollvereinskonferenz große Aufmerksamkeit und protestirte wiederholt eindringlich gegen Erhöhung der deutschen Zölle auf Garne und Gewebe. Man ließ sich dadurch zwar nicht beirren, sah es aber vielleicht nicht ganz ungern, als die Tarifänderung am Einspruch Braunschweigs scheiterte. Bei dem erbitterten Streit mit Oesterreich wollte man wenigstens den Rücken freihalten.

7. Kapitel.

Der Vertrag mit Belgien von 1844 hat die weitgehenden Hoffnungen, welche Arnim, List und ihre Gefinnungsgenossen auf ihn setzten, nicht erfüllt, hauptsächlich wegen der Sonderbegünstigung Frankreichs daselbst. Immerhin hatte Antwerpen 1850 für die deutsche Schifffahrt eine Bedeutung wie die großen englischen Häfen gewonnen und die Betheiligung deutscher Schiffe an dem indirekten Verkehr mit Belgien war erheblich gestiegen. Die Einfuhr des zollbegünstigten Käses aus Belgien war dagegen wenig gewachsen, die von Hammeln sogar gefallen. Die Wollausfuhr nach Belgien hatte sich auf derselben Höhe erhalten. Belgien hatte Nutzen

nur von der Erleichterung seines Eisenimports; der bequemere Durchgangsverkehr brachte beiden Theilen Nutzen. Als daher April 1850 der belgische Minister d'Hoffschmidt Verlängerung des Vertrags vorschlug, war man im Berliner Auswärtigen Ministerium wohl dazu geneigt. Man zog auch in Betracht, daß der Vertrag ein Gegengewicht gegen die immer wieder hervortretende Hinneigung Belgiens zu Frankreich bilde und daß bei einer Kündigung der Fortbestand der Luxemburg von Belgien gewährten Grenzbegünstigungen in Frage gestellt würde.

Von der Heydt hielt es indessen für nöthig, die Ansicht der Handelskammern über das Abkommen einzuholen. Da ertönten denn eine Menge Klagen, und sowohl die wichtigsten Ostseestädte als die rheinischen Orte verlangten Kündigung. Die Ministerien zogen die von den Kammern erhobenen Bedenken in Berathung. Das Resultat war eine Note vom 8. Juni 1850 an den belgischen Gesandten von Nothomb, worin für Fortbestand des Vertrages bis 1853 eine Herabsetzung und theilweise Aufhebung der Eisenzollermäßigung sowie belgischerseits Meistbegünstigung für Wolle und Eisen verlangt wurde. Der belgische Ministerrath erklärte den Vorschlag für unannehmbar.

Die preussische Regierung blieb aber bei ihrer Forderung und entschloß sich erst auf Verichte des Gesandten in Brüssel hin, die Belgier zu Vorschlägen ihrerseits anzufragen. Ende Juli machte König Leopold dem preussischen Vertreter dringende Vorstellungen. Falls Preußen auf seinen Bedingungen bestehe, müsse es sein Heil bei Frankreich suchen. Die deutschen Zustände seien ohnehin noch „trostlos chaotischer“ als die französischen. Wenige Tage später richtete er in einem eigenhändigen Briefe die Bitte um Verlängerung des Vertrags an den König Friedrich Wilhelm.

Inzwischen war die Sache auf der Zollkonferenz in Kassel zur Sprache gekommen, wo wenig Neigung für weitere Begünstigung Belgiens sich zeigte. Vergebens suchten einige einflußreiche Belgier dort für das Interesse ihres Vaterlandes zu wirken. Da überdies aus Paris die Nachricht kam, daß man dort an Annäherung an Belgien nicht denke, blieb man in Berlin fest. Im Herbst traten jedoch Bayern, Thüringen und Frankfurt für Erhaltung des Vertrags ein, und Luxemburg drängte ebenfalls darauf. Man kam in Kassel zu dem Beschlusse, die Eisenzollbegünstigung nur für Etapeisen aufzuheben.

Bei der damaligen schwierigen Lage im Zollverein wünschte man in Preußen die guten Beziehungen zu Belgien nicht aufs Spiel zu setzen. Delbrück, der Kommissar in Kassel, erhielt daher Weisung, die allseitige Zustimmung zur Verlängerung des Vertrags durchzusetzen. Wenn der Beschluß auch nicht mehr zu Stande kam, so erklärten doch nachträglich alle Vereinsstaaten ihre Zustimmung und am 30. Dezember erhielt Nothomb die Mittheilung, daß das Abkommen ein Jahr lang fortbestehen solle.

Auf der Zollkonferenz des Jahres 1851 zu Wiesbaden kam der Vertrag wieder zur Sprache. Preußen wollte nur noch dem belgischen Roheisen eine Vergünstigung gewähren und zwar gegen KonzeSSIONen. Falls Belgien ablehne, schlug es Einführung von Kampfszöllen vor. Die anderen Staaten traten im Wesentlichen bei, wurden aber über die zu ergreifenden Maßnahmen nicht einig. Sachsen und Braunschweig waren Retorsionen

ganz abgeneigt. Minister von Beust gab erst nach wiederholten, sehr ernstlichen Vorstellungen im Herbst 1851 seine Zustimmung. Nachdem endlich allseitig Einverständnis darüber erzielt war, wurde am 14. September 1851 Rothomb zu neuen Verhandlungen eingeladen und zugleich in Brüssel im Falle der Nichteinigung die Anwendung von Repressalien angedroht. Mitte Oktober erklärte sich der belgische Gesandte zu Besprechungen bereit. Ende November zeigte sich d'Hoffschmidt geneigt, die preussischen Vorschläge, aber nur für 2 Jahre und ohne Bewilligung der Meistbegünstigung in Wolle und Eisen, anzunehmen.

In Berlin wollte man darauf nicht eingehen, aber König Leopold wandte sich nochmals direkt an den Herrscher Preußens und bewog diesen, das Ministerium zur vorzugsweisen Berücksichtigung der politischen Seite der Angelegenheit zu mahnen. So kam am 29. Dezember 1851 eine vorläufige Zusatzvereinbarung zu dem Vertrage zu Stande¹⁾. Am 18. Februar 1852 wurde nach erfolgter Verständigung mit dem Zollverein der Zusatzvertrag förmlich abgeschlossen. Die Gleichstellung mit Frankreich war von Belgien im Laufe des Jahres nicht zu verlangen. Auf Vorstellungen Rothombs hin ließ man aber den Vertrag auch für das folgende Jahr noch fortbestehen.

Mehr und mehr hatte sich jedoch in Berlin die Ueberzeugung herausgebildet, daß die Zollbegünstigung des belgischen Eisens dem deutschen Interesse nicht entspreche. Preußen stellte daher auf der 1853er Zollkonferenz Anträge auf allgemeine Herabsetzung der Eisenzölle. Als eine Uebereinstimmung nicht zu erzielen war, erhielt am 2. November 1853 der Gesandte in Brüssel Weisung zu erklären, daß Preußen den Vertrag unter den bisherigen Bedingungen nicht fortbestehen lassen werde. Man ließ sich darin nicht beirren, als der belgische Minister von Brouckère sehr aufgeregt erwiderte, Belgien werde in dem Falle jede Begünstigung deutscher Waaren und das Zollkartell aufheben. Die Zollvereinsstaaten wurden aufgefordert, zu Retorsionsmaßregeln gegen Belgien ihre Zustimmung zu geben. Das war nun allerdings nicht durchzusetzen, da sowohl von der Pfordten als Beust für Belgien Partei nahmen. Doch blieben die preussischen Staatsmänner entschlossen, diesmal nicht nachzugeben. Ein ausführliches Memorandum Rothombs vom 25. November 1853, welches wieder die altbekannten Argumente ins Feld führte²⁾, wurde am 3. Dezember sehr kurz und kühl widerlegt³⁾ und den Zollvereinsstaaten in Ausknüpfung an ein Schreiben Pfordtens durch eine Note vom 7. Dezember der Standpunkt Preußens dargethan⁴⁾. Als trotz dessen die Brüsseler sich in keinem Punkte entgegenkommend erwiesen, wurde der Vertrag nicht weiter verlängert.

Mit den Niederlanden zog von der Heydt eine Verständigung zuerst im März 1849 in Betracht, als es sich um Aufhebung der Flußzölle zu-

¹⁾ Gesesammlung 1852. S. 93.

²⁾ Anlage XLV.

³⁾ Anlage XLVI.

⁴⁾ Anlage XLVII.

nächst nur für die deutschen Flaggen handelte. Er holte damals das Gutachten der Kaufmannschaften ein. Der Reichshandelsminister wünschte Aenderung des bestehenden Zustandes, besonders um für Annahme von Unterscheidungszöllen freie Hand zu bekommen. Dieser Gesichtspunkt fand in Berlin weniger Anklang. Als die ganze Bundesreform scheiterte, entschloß man sich, überhaupt einstweilen an der Sache nicht weiter zu rühren. Anfang 1850 brachte das preussische Herrenhaus sie wieder zur Sprache anläßlich eines zwischen Holland und Belgien geschlossenen, für letzteres sehr vortheilhaften Abkommens. Im Haag erregte das Besorgnisse, und der holländische Gesandte bot am 12. März 1850 selbst Anknüpfung neuer Verhandlungen an.

Es fanden über die zu stellenden Forderungen Berathungen mit den inneren Ministern statt, und am 14. Juli 1850 wurden die preussischen Vorschläge dem holländischen Geschäftsträger überreicht¹⁾. Ohne vor der Hand darauf einzugehen, änderte Holland plötzlich auf Anrathen und nach dem Muster Englands seine Schifffahrtsgesetze. Es hob die Begünstigung seiner Fahrzeuge, die Durchfuhrzölle und die Abgaben von der Rhein- und Hellschifffahrt auf. Damit fiel der Grund zu den meisten bisher auf deutscher Seite bestehenden Beschwerden weg. In den Hansestädten erregte die Maßregel große Beklemmung. Man fürchtete, daß sie die Einleitung zu einem neuen gemeinsamen Vorgehen des Zollvereins mit Holland zu Ungunsten der Nordseestaaten sein werde. Natürlich ließ man sich dadurch weiter nicht ansechten.

Im Februar 1851 übergab der holländische Gesandte eine befriedigende Antwort auf die preussischen Forderungen. Die Sache wurde darauf der Wiesbadener Zollkonferenz vorgelegt, wo nur Württemberg Widerspruch erhob. Das Entgegenkommen Hollands hatte seinen Grund in den Eisenbahnangelegenheiten. Bis dahin hatte es gegen den Bau einer festen Rheinbrücke in Köln protestirt und hatte eine verschiedene Spurweite angenommen. Jetzt erkannte es in dem Anschluß der Arnheim-Amsterdamer Bahn an die Köln-Mindener eine Lebensfrage für seinen Handel, war bereit, dafür alle bisherigen Schwierigkeiten zu beseitigen und selbst sich auf ein Zollkartell einzulassen. Das letztere kam schon am 12. Juli 1851 zu Stande. Kurz darauf erfolgte Abschluß des Eisenbahnvertrags. In der Handelsfache dagegen bestanden noch immer Schwierigkeiten von Seiten einzelner Zollvereinsstaaten. Neue Verhandlungen Belgiens mit Holland wurden von der Presse mit großem Mißtrauen besprochen.

Um endlich zum Ziel zu kommen, schlug die holländische Regierung im Oktober einen vertraulichen Meinungsaustrausch vor. Zu diesem Zwecke wurde Geheimrath Philipsborn nach dem Haag gesandt. Nachdem er dort Gleichstellung Hollands mit Belgien zugestanden hatte, gelangte man Anfang Dezember zur Verständigung, und am 31. Dezember 1851 wurde der Vertrag förmlich unterzeichnet²⁾. In den holländischen Kammern entstand zwar noch lebhafter Streit über ihn, doch wurde er schließlich hier ebenso wie von den Zollvereinsstaaten genehmigt.

¹⁾ Anlage XLVIII.

²⁾ Gesetzsammlung 1852. S. 145.

Auf die Industrie und den Handel Frankreichs hatte die revolutionäre Bewegung des Jahres 1848 nicht minder wie auf diejenige seiner Nachbarn einen sehr störenden Einfluß geübt. Die Zolleinnahmen Frankreichs, welche im ersten Halbjahr 1847 beinahe 66 Millionen Francs betrugten, sanken während desselben Zeitraums im Jahre 1848 auf 38 Millionen. Viele Fabriken feierten, die Arbeitslosen vermehrten überall das Revolutionsheer. In dieser Lage erhöhte die französische Regierung am 10. Juni die bestehenden zahlreichen Ausfuhrprämien um 50%. Da Frankreich gegen alle fremden Waaren durch hohe Zölle abgesperrt war, erregte sein Versuch, die ohnehin nothleidenden Nachbarn zu schädigen, in Deutschland große Entrüstung. Von allen Seiten wurde um Einführung von Gegenmaßregeln petitionirt. Die damaligen Minister Preußens für Finanzen und Handel, Hansmann und Wilde, schlugen darauf am 23. Juli Erhebung eines Zuschlagzolls von allen seidnen, halbseidnen, ungewalkten wollenen, halbwollenen Waaren und Wollgarnen vor. Die Kabinette von London, Brüssel und dem Haag wurden davon in Kenntniß gesetzt, verlangten aber wie begreiflich sofort, daß die Erzeugnisse ihrer Länder von der Maßregel ausgenommen würden. Die gleiche Forderung stellte Oesterreich. Die Zollvereinsstaaten waren mit der Einführung der Repressalien im Allgemeinen einverstanden, wenn sie auch meist höhere Sätze vorgezogen hätten. Gegen Ausnahmen für England und Belgien hatte man Nichts einzuwenden, dagegen wollte man für Oesterreich keine zulassen, da dieses eben erst ein lästiges Geldausfuhrverbot eingeführt hatte. Am 5. September 1848 genehmigte König Friedrich Wilhelm die Zuschlagzölle. Am 15. September traten sie im Zollverein in Kraft. Nur Sachsen weigerte sich im letzten Augenblick mit Rücksicht auf seine Leipziger Messe und verbot die Verordnung erst am 3. Oktober.

Bayern war mit der Maßregel aber ebensowenig zufrieden wie Baden. Beide Staaten verlangten eine allgemeine bedeutendere Zollerhöhung. Der bairische Finanzminister führte aus: „Die politischen Ereignisse dieses Jahres, welche ganz Europa erschüttert haben, haben eine Kreditlosigkeit und ein Stocken der Industrie, des Handels und der Gewerbe zur Folge gehabt, wie solche seit Menschengedenken nicht vorhanden waren. Gleichwohl hat die Furcht vor einer sozialen Umwälzung, welche . . . wegen ihrer weiten Verzweigung besonders in den Industrie treibenden Ländern Europas und wegen der Massen, die sie in Bewegung setzen kann, sothrin hereinzubrechen droht, die Fabriken aller Länder gezwungen, mit Aufbietung der äußersten Kräfte fortzuarbeiten, um ihre zahlreichen Arbeiter nicht droßlos werden zu lassen und so jener gefürchteten Bewegung Kräfte zu entziehen. Allenthalben sind Vorräthe an Fabrikaten von ungewöhnlicher Stärke, die beim Mangel an Absatz fort und fort anschwellen. England, Belgien, Frankreich, die Schweiz sind in dieser Hinsicht in beinahe ganz gleicher Lage mit Deutschland. Eine massenhafte Entleerung auf dem ungeschätzten deutschen Markt binnen kurzer Frist läßt sich daher beinahe mit voller Bestimmtheit vorhersehen. Was kann die an Kapital arme deutsche Industrie, die bisher schon ihre Vorräthe zum Faustpfand hergeben mußte, um sich Geld zum Fortbetrieb zu verschaffen, diesem verachtenden Strom entgegenzusetzen, da der bisherige Schutz hiergegen, wie

längst erfahren, keinen genügenden Damm bildet! Selbst unter der Aussicht auf stärkeren Absatz wird es vielen, vielleicht den meisten deutschen Fabriken (!) kaum möglich werden, die Mittel aufzubringen, um während des nächsten Winters ihre Fabriken in Betrieb zu erhalten. Schwinden aber . . . auch noch die Aussichten auf einigen Absatz auf dem eigenen Markt, so wird der Schluß von Hunderten von Fabriken nicht ausbleiben können.“

Baden wünschte die Angelegenheit vor den volkswirthschaftlichen Ausschuß in Frankfurt zu bringen, wogegen man in Berlin Einspruch erhob. Die französische Regierung befeitigte die Erhöhung der Anfuhrprämien mit dem 31. Dezember, da ihre Wirkung den Erwartungen nicht entsprochen hatte. Es fielen daher auch gleichzeitig die Repressalien. Uebrigens war nachträglich auch noch Sardinien eine Ausnahme von dem Zuschlagszoll zugestanden, eine gleiche Forderung der Schweiz und Hollands abgelehnt worden.

Der vertragslose Zustand zwischen Deutschland und Frankreich blieb unverändert. Klagen aller Art auf beiden Seiten waren die Folge. Besonders lästig war dies Verhältniß der deutschen Schifffahrt, welche in französischen Häfen hohen Abgaben unterworfen war. Als im Frühjahr 1850 verlautete, daß Frankreich mit England und Belgien Vertragsverhandlungen eröffnet habe, hielt daher von der Heydt es für angezeigt, auch preussischerseits den Abschluß eines Schifffahrtsvertrags zu versuchen. Das Auswärtige Ministerium setzte sich mit dem französischen Gesandten in Verbindung und fand ihn nicht abgeneigt. Geheimrath Philipsborn stellte einen Entwurf auf, der die Tariffragen, schon um nicht die Zollvereinsstaaten zuziehen zu müssen, ganz aus dem Spiel ließ. Dieser wurde dem französischen Diplomaten, der nach Paris reiste, mitgegeben. Bei seiner Rückkehr theilte er mit, daß seine Regierung nicht abgeneigt sei, der bestehenden Freundschaft durch einen Vertrag Ausdruck zu verleihen, doch müsse sie auf Tariffonzessionen bestehen. Ueberdies wollte Frankreich die nicht zum Zollverein gehörigen Mündungen der deutschen Ströme, die Vorhäfen, nicht als deutsche anerkennen und die Gegenseitigkeit nur auf die eigentlichen Schiffsabgaben beschränken.

Von der Heydt und Rabe waren damit nicht einverstanden. Sie setzten einen neuen Entwurf für ein bloßes Schifffahrtsabkommen auf, welcher dem französischen Geschäftsträger am 5. Juli 1850 eingehändigt wurde¹⁾. Das Pariser Ministerium erklärte aber, darauf nicht eingehen zu können. Der Schiffsverkehr zwischen Frankreich und Preußen betrage im Durchschnitt der letzten zehn Jahre: 52040 Tonnen, davon gehörten 43815 der Schifffahrt des Zollvereins und nur 8225 der Frankreichs an! Nur Preußen würde also von dem Abkommen Vortheil haben. Um die Freundschaft zu festigen und den Verkehr zu heben, wolle man wohl einen Vertrag schließen, Grundlage müsse aber der französisch-belgische von 1849 sein. Auf die Forderung der Vorhäfen könne sich Frankreich nicht einlassen. Auch müsse es vorher über den neuen Zolltarif des Vereins im Klaren sein. Die Vorschläge von der Heydts auf der Vereinskonferenz in

¹⁾ Anlage XLIX.

Rassel ständen ja im direkten Gegensatz zu den Eröffnungen in der Schiffahrtssache. Sous le coup d'aggravations considérables dirigées contre le commerce Français, à l'instigation de la Prusse, l'opinion publique ne manquerait pas de s'élever avec force contre la conclusion d'un traité moins favorable à notre marine qu'à celle de cette dernière puissance et, de son côté le Gouvernement de la République ni saurait ni ne voudrait . . . réclamer la sanction de l'assemblée Nationale.

Unter diesen Umständen mochte man die Angelegenheit in Berlin nicht weiter verfolgen. Von der Hevdt hielt die Beschwerden Frankreichs gegen den deutschen Tarif für ganz unangemessen, da es selbst stets nur seinen eigenen Interessen folge und so viel höhere Zölle besitze. Eine Antwort auf die französische Note erfolgte daher nicht. Daß keine Aussicht auf einen Systemwechsel in Frankreich bestehe, bewiesen im Laufe des Jahres 1851 die Verhandlungen einer auf Antrag St. Venves von der französischen Kammer niedergelegten handelspolitischen Kommission. Der Bericht derselben sprach sich durchaus für Beibehaltung der hohen Schutzzölle aus, da sie die nationale Arbeit schützten und die nationale Unabhängigkeit verbürgten.

Im Herbst 1851 bot sich etwas mehr Aussicht, einen Schiffahrtsvertrag zu Stande zu bringen, da Frankreich dringend den Abschluß eines literarischen Schutzvertrages verlangte. Obwohl die preussische Regierung aus allgemein rechtlichen Gesichtspunkten schon lange den Nachdruck haßte, wollte sie auf das gewünschte, hauptsächlich den Buchhändlern zu Statten kommende Abkommen nicht ohne Gewinn gleichzeitiger handelspolitischer Vortheile eingehen. Es wurde das dem französischen Gesandten am 3. März 1852 mitgetheilt. Frankreich ließ darauf die Sache vor der Hand wieder fallen.

Anfang 1851 gelang es Napoleon, von Sardinien handelspolitische Vortheile zu erlangen, welche über das an Preußen Gewährte weit hinausgingen. Der Gesandte Graf Riedern versuchte sogleich den damaligen Minister Cavour zu bewegen, die gleichen Zugeständnisse dem Zollverein zu machen. Der italienische Staatsmann, welcher ein liberales Handelssystem für seine Heimath als nothwendig ansah und auch England und Belgien bereits größere Begünstigungen gewährt hatte, war dazu bereit. Er bot Ausdehnung des Vertrags an, falls der Zollverein Del, Reis, Früchte und dergleichen italienische Produkte günstiger als bisher behandle. Die inneren Minister Preußens waren der Ansicht, daß zunächst versucht werden müsse, auf Grund des Artikels 11 des Handelsvertrags Gleichstellung mit England durchzusetzen. Gelingen das nicht, so könnten Zollermäßigungen nur bei Reis und Del gewährt werden. Cavour lehnte die Auslegung des Vertrags nach dem Sinne der preussischen Minister ab, erklärte sich aber bereit, auf der Basis der angebotenen Zollherabsetzungen einen Additionalvertrag zu schließen und am 1. Juni schon in Kraft zu setzen.

In Preußen war man damit zufrieden und bevollmächtigte Redern zum Abschluß. Da verlangte Cavour am 18. Mai noch das Versprechen von Preußen, später beim Bau einer Bahn vom Lago Maggiore nach Konstanz mitzuwirken. Da er hinzufügte, daß Sardinien daraus nicht den Anspruch auf eine Zinsgarantie ableiten werde, und man wußte, daß die süddeutschen Staaten schon früher Zusagen in diesem Sinne gemacht hatten, ging Redern auf die Forderung ein und unterzeichnete am 20. Mai den Vertrag¹⁾. Die telegraphische Zustimmung aus Berlin traf erst mehrere Tage später ein. Man begnügte sich mit einer Verwahrung gegen jede pecuniäre Verpflichtung für den Bahnbau. Cavour erklärte darauf am 15. Juni 1851 in einer Note an den preussischen Gesandten, daß es Sardinien für den Augenblick nur auf moralische Unterstützung ankomme und alles Weitere der Zukunft vorbehalten bleibe. Manteuffel nahm davon in einem Antwortschreiben vom 26. Juli Akt, in dem er äußerte: *Il est réservé à l'avenir de jeter plus de lumière sur les mesures propres à favoriser l'oeuvre qui a fixé la pensée des deux Gouvernements, et qui, destinée à rallier les pays formant l'association donanière allemande à ceux qui sont soumis au sceptre de S. M. Sarde, sera un digne objet de la sollicitude sincère et loyale du Gouvernement Prussien.*

Bis zum Sommer 1851 hatte Preußen die Klausel des Handelsvertrags, welche ihm zur Einführung von Differenzialzöllen für indirecte Schifffahrt freie Hand ließ, aufrechterhalten. Damals aber lehnte Sardinien eine weitere Verlängerung des Artikels ab. Der Minister Azeglio benutzte den Anlaß, um Preußen in einem Schreiben vom 27. Juli 1851 zugleich zu Gemüthe zu führen, daß solche Maßregeln der Zeit nicht mehr entsprächen. *En présence des développements que prennent chaque jour les saines théories de la liberté de navigation, théories inaugurées en grande partie par la Prusse elle même, les populations maritimes des côtes allemandes de la Baltique peuvent-elles penser à revenir à l'ancien système restrictif qui isolait pour ainsi dire les différents États entr'eux, qui limitait chacun d'eux à ses propres ressources, qui rendait impossible une foule d'utiles spéculations, et qui, il faut l'avouer, a été jusqu'à présent la source de tant de secousses commerciales qui ont fait écouler les plus grandes fortunes? Un pays qui a déjà étendu ses relations jusqu'aux Indes Orientales et jusqu'à la Chine qui a de riches comptoirs dans les deux Hémisphères pourrait-il être tenté de renoncer aux avantages que lui procurent les nouvelles législations de l'Angleterre, de la Hollande et des États Unis, pour rentrer dans les étroites limites du commerce direct?*

¹⁾ Gesetzsammlung 1851. S. 607.

8. Kapitel.

So groß die Hindernisse auch waren, welche einer besseren Regelung des Auswandererwesens in Deutschland entgegenstanden, faßte doch König Friedrich Wilhelm IV. noch vor Ausbruch der revolutionären Bewegung eine Aenderung des viel beklagten Zustandes ins Auge. Am 21. Februar 1848 hielt er eine Ministerconferenz ab, um die Maßnahmen zu berathen, welche er zur „Belebung und Kräftigung des deutschen Bundes“ für erforderlich erachtete. Es spielte dabei wie natürlich die Errichtung von Bundeskonsulaten und Regulirung des Auswanderungs- und Kolonisationswesens eine große Rolle. Er wies im Anschluß daran den auswärtigen Minister Freiherrn von Camitz unterm 25. Februar an: „jeden derjenigen Gegenstände, für welche eine lebendige, das deutsche Nationalgefühl befruchtigende Wirksamkeit des Bundes in Anspruch genommen werden soll, genauer ins Auge zu fassen und die Grundzüge der projectirten Bundesinstitutionen und Vereinbarungen durch Ausarbeitung von Entwürfen zu entwickeln, die dazu geeignet sind, bei den zuförderst anzuknüpfenden Unterhandlungen mit Oesterreich insoweit benutzt zu werden, als sie die Möglichkeit der Ausführung in einem als vorläufiger diesseitiger Vorschlag sich darstellenden Projekt anschaulich machen, ohne dadurch anderweitigen Vorschlägen oder wesentlichen Modificationen vorgreifen zu wollen.“

Ehe aber noch irgend Etwas zu Stande kam, brach der März-Aufstand aus, und andere Sorgen traten in den Vordergrund. Die Berufung eines deutschen Parlaments kam in sichere Aussicht und alle Welt faßte die Hoffnung, daß nunmehr das geeinte Deutschland die Angelegenheit in die Hand nehmen werde. Der bekannte Historiker Dr. Lappenberg in Hamburg verfaßte eine Adresse an die Frankfurter Bundesversammlung, worin er verlangte, daß jeder heimkehrende Auswanderer ohne Weiteres wieder als Deutscher behandelt werde, daß jeder Consul eines deutschen Staats jeden Deutschen zu schützen habe und daß der Bund für Erhaltung des Deutschthums im Auslande durch Kirchen und Schulen sorgen solle. In Darmstadt entstand ein Verein für deutsche Auswanderung, der ebenfalls Eingreifen des Bundes in Frankfurt beantragte. Die Bundesversammlung vertröstete den Verein auf die endgültige Neuordnung der deutschen Verhältnisse, wobei die Auswanderungsfrage als Nationalangelegenheit behandelt werden würde.

Es zeigte sich freilich sehr bald, daß das Parlament in der Sache auch nicht mehr Eifer entfaltete, als früher die vielgeschmähten Regierungen. Es waren lediglich Privatleute, welche im Sommer und Herbst ihr Aufmerksamkeitswidmeten. Es entstanden Vereine zur Leitung und zum Schutz der Fortziehenden in Köln und Leipzig, und durch Broschüren und Zeitungsartikel wurde das Publikum anzuklären versucht. Besonders werthvoll war eine in der Deutschen Vierteljahrsschrift veröffentlichte Arbeit des damals jungen Nationalökonomern Wilhelm Roscher, worin die Angelegenheit zum ersten Male eine genauere wissenschaftliche Prüfung fand.

Im Gegensatz zu der oft gehörten entgegengesetzten Behauptung wurde hier nachgewiesen, daß Ueberschwemmung die Ursache der deutschen Auswanderung nicht sei. Deutschland führe jährlich eine Menge Lebensmittel aus und verzehre bei weitem nicht Alles, was es produziere. Bei einer besseren Entwicklung seiner wirtschaftlichen Kräfte werde es noch weit mehr Einwohnern als bisher Platz bieten. Wäre aber in Wahrheit eine Ueberschwemmung vorhanden, so würde die bisherige Auswanderung viel zu gering sein, um das Uebel zu heilen. In Preußen allein betrage der Ueberschuß der Geburten über die Todesfälle jährlich im Durchschnitt 150 000 Seelen, in Oesterreich 220 000, in Sachsen 18 000. Der jährliche Ueberschuß in ganz Deutschland gegen 400 000. Die Auswanderung aus letzterem habe dagegen, soweit feststellbar, betragen:

1845	67 209	Seelen
1846	106 662	"
1847	110 434	"

Die so entstehenden Lücken seien daher kaum fühlbar und sofort durch Steigerung der Zahl der Ehen und Geburten ausgefüllt worden. Wollte Deutschland seinen gesammten Geburtenüberschuß jährlich aussenden, so würden die erforderlichen Kosten jedesmal wenigstens 40 Millionen Thaler betragen und somit die Zurückbleibenden bald verarmen. Die jetzige Auswanderung beruhe wesentlich auf lokalen Mißständen und politischen Gründen, und die an ihr Betheiligten gingen Deutschland völlig verloren. Das würde anders werden, wenn man die Leute nach geeigneten überseeischen Gebieten lenken könnte, aber solche Gebiete gebe es eben nicht mehr, da Deutschland im 16. und 17. Jahrhundert den geeigneten Moment verjäumt habe. Wohl oder übel müsse man damit rechnen. Nur die Auswanderung nach den polnischen Landestheilen Preußens und Oesterreichs und den Unter-Donaugebieten verspreche für die Gesammtheit Vortheile. Hier allein wäre daher eine positive Förderung angezeigt. Hinsichtlich der überseeischen Auswanderung nach fremden Ländern dagegen könne man die Grenzen der allgemeinen Sicherheitspolizei nicht erheblich überschreiten. Es handle sich da hauptsächlich um Bekämpfung der Unwissenheit in Auswanderungssachen, um harte Bestrafung des Seelenverkaufs, Ueberschwemmung der Auswandererschiffe und Beschützung der Auswanderer durch die Konsuln.

Auf diesen nüchternen Standpunkt trat auch der Kongreß deutscher Auswanderungsvereine, welcher am 16. Oktober 1848 zu Frankfurt am Main abgehalten wurde. Angeregt war derselbe von den hessischen und württembergischen Abtheilungen des Darmstädter Nationalvereins für deutsche Auswanderung und Ansiedelung. Die Versammlung, an welcher außer dem Senator Smidt aus Bremen, dem Mitglied der Nationalversammlung Gevekoht, von Ebenaher und dem greisen Freiherrn von Gagern der amerikanische Gesandte Donelson und der amerikanische Konsul Gräbe theilnahmen, berieth auf Grund eines vom hessischen Oberforstsekretär Reißig ausgearbeiteten Plans, worin die Erwerbung eigener Kolonien endgültig aufgegeben und die Konzentration der deutschen Auswanderer in einzelnen Distrikten Nordamerikas und Schutz derselben als die Hauptsache erklärt wurde. Man beschloß, die Nationalversammlung zu ersuchen, daß sie die Auswanderer ausschließlich nach deutschen Häfen lenke und in den-

selben sowie in Amerika besondere Kommissare zur Wahrung der Interessen der Emigranten ernenne. Man wollte ganz Deutschland mit einem Netz von Auswanderungsvereinen überziehen, welche einen ständigen Ausschuss bei der Rationalversammlung unterhalten sollten, um die Angelegenheit weiterzuführen.

Im Frankfurter Parlament kam dieselbe im Jahre 1848 nur gelegentlich beiläufig zur Sprache. Man begnügte sich, in § 6 der Grundrechte den Satz anzunehmen: daß die Auswanderung unter dem Schutz und der Fürsorge des Reichs stehe. Am 19. Januar 1849 stellte der Abgeordnete Schulz aus Weilburg die Anfrage ans Reichsministerium: „Welche Maßregeln und Einleitungen daselbe bereits getroffen, oder noch zu treffen denkt, um den Ausgewanderten den Schutz und die Fürsorge des Reichs angedeihen zu lassen.“ Eine Antwort erfolgte darauf nicht, es war eben noch nicht das Geringste geschehen.

Kunmehr aber nahm sich auf Betreiben Gevekohts der volkwirthschaftliche Ausschuss der Angelegenheit an und entwarf ein Gesetz, welches am 6. März 1849 der Versammlung vorgelegt wurde. Dieser Entwurf ist zur Errichtung eines Reichsauswanderungsamtes vor, welches nicht nur lautions- und schadenersatzpflichtige Agenten zu konfessioniren und zu entlassen, sondern die Ausrüstung der Auswandererschiffe und die Beförderung der Auswanderer zu überwachen bevollmächtigt sein sollte. Bei Beförderung von Auswanderern über nichtdeutsche Häfen muß der Agent das Postage- und Verpflegungsgeld für sie versichern, die Police dem deutschen Konsul übergeben und überdies noch eine besondere Kautions stellen. Überall sollen die Konsule über das Interesse deutscher Auswanderer wachen. Es folgten noch Bestimmungen über die Einrichtung der Schiffe und die Thätigkeit der Konsule. In der Begründung sagte der Ausschuss, daß, so wenig auch der Moment für neue Gesetze angethan sei, die eben wieder stark beginnende Auswanderung doch eine schleunige Regelung wenigstens der schlimmsten Mißstände verlange. Auf die Zweckmäßigkeit und Nothwendigkeit der Auswanderung gehe man nicht ein, da je nach den Verhältnissen der deutschen Staaten darüber eine sehr verschiedene Auffassung bestehe. Genug, sie sei einmal vorhanden und richte sich mit Vorliebe nach den Vereinigten Staaten. Es sei die Pflicht Deutschlands, dafür zu sorgen, daß ihm die Leute nicht ganz verloren gingen und daß sie ihr Ziel wohlbehalten erreichten.

Am 15. März kam das Gesetz zur Berathung und es zeigte sich dabei, daß die Vertreter der Rhedereinteressen, wie Brons aus Emden und Godeffroy aus Hamburg, durchaus gegen ein Eingreifen der Regierungen zu Gunsten der Auswanderer waren. Sie verlangten, daß der Entwurf der Centralgewalt lediglich als Material überwiesen werde. Lebhaft traten dagegen Weit aus Berlin, Eisenstud aus Chemnitz, Schulz aus Weilburg und Gevekoht für Annahme des Gesetzes ein, zu dem Fallati einige unwesentliche Abänderungsanträge stellte. Schulz erklärte dabei die Auswanderung für eine schwere Krankheit, herbeigeführt durch die schlechte Lage des Ackerbaus, die Kleinstaaterei und die alle Thatkraft lähmende Viehschäberei. Das beste Mittel dagegen sei Hebung von Landwirthschaft und Gewerbe, Erweckung des Nationalgefühls und Belebung frischen Muthes

und Unternehmungsgeistes durch Einführung freier Institutionen. Dagegen solle man systematisch die Auswanderung der verarmten Proletarier betreiben und für sie in Oesterreich und Amerika geeignete Landstrecken eröffnen. Auch Buz aus Freiburg erklärte sich für die auf öffentliche Kosten durchzuführende Auswanderung der Armen. Der Unterstaatssekretär Fallati bemerkte, daß die Annahme des Gesetzes nichts helfe, so lange nicht das Reichskonsularwesen eingeführt und die Stellung der Centralgewalt gefestigt sei. Oesterreich habe selbst nach Niederwerfung des ungarischen Aufstandes die Einwanderung deutscher Kolonisten in die Donauländer gewünscht, doch sei zu einer solchen positiven Einwirkung die Centralgewalt noch nicht in der Lage. Werde erst für besseren Rechtsschutz in jenen Gebieten gesorgt, so würden die Auswanderer sich schon von selbst dahin wenden. Das Gesetz wurde von der Versammlung angenommen, doch ist von ihr begrifflicher Weise kein Schritt zu seiner Ausführung geschehen.

Inzwischen war im Schooße der preussischen Regierung die Angelegenheit ebenfalls eingehenden Erwägungen unterzogen worden. Am 30. September 1848 beantragte der Minister des Innern die Einziehung genauer Nachrichten über transatlantische, zur Besiedelung geeignete Länder. An eine direkte staatliche Unterstützung der Auswanderung sei freilich ohne besonderen Beschluß der Volksvertretung nicht zu denken, doch empfehle sich jedenfalls nähere Erwägung der Angelegenheit. Es erging in Folge dessen an die Gesandten zu London und Washington vom Auswärtigen Ministerium die Aufforderung, Erkundigungen anzustellen. Zu weiteren Erörterungen gab eine Denkschrift des aus New York zurückgekehrten, oben erwähnten Regierungsassessors Lischke Anlaß. Er schlug darin Erforschung geeigneter überseeischer Länder durch Regierungsvertreter, Schutz der Auswanderer während der Einschiffung und Seefahrt und Anstellung staatlicher Kommissare in den überseeischen Häfen vor, um die Ankommenden vor Betrug zu schützen und ihnen beim Landkauf beizustehen.

Das Auswärtige Ministerium trat bei aller Neigung, die einmal zur Auswanderung fest entschlossenen Leute zu schützen, nur dem zweiten dieser Anträge bei. Abordnung von Kommissaren erachtete es für zwecklos, da alles Wissenswerthe bekannt oder auch so festzustellen sei. Ueberdies glaube die Masse immer mehr den Briefen anderer Auswanderer und den Agenten als der Regierung. Schutz der Ankömmlinge bezweckten bereits eine Anzahl deutscher Vereine in New York und anderen Häfen, aber die Leute nähmen ihre Hilfe auch nicht immer in Anspruch. Der Staat könne eine so große Verantwortung nicht übernehmen. Herr von Mantuffel, der damalige Minister des Innern, hatte noch vorgeschlagen, die Heimathsmüden in Zukunft lieber nach dem monarchischen Brasilien zu lenken, da die Leute in den Vereinigten Staaten zu sehr für republikanische Propaganda gewonnen würden. Davon wollte man aber in dem Auswärtigen Departement Nichts hören.

Nichtsdestoweniger wandte Mantuffel, als Anfang 1849 der Prinz von Joinville einen Agenten nach Hamburg sandte, um einzelne Theile seiner riesigen Besitzungen zu Kolonisationszwecken zu verkaufen, der Sache sein Augenmerk zu. Eine Landwerbunq von Staatswegen war aber bei der Lage der brasilianischen Gesetzgebung nicht möglich, und er mußte sich

begnügen, der Entstehung einer Privat-Gesellschaft in Hamburg wohlwollende Aufmerksamkeit zu schenken. Er bewies sein Interesse für die Angelegenheit auch dadurch, daß in den Verfassungsentwurf für die von König Friedrich Wilhelm geplante Union der Saß aufgenommen wurde: „Die Auswanderungsfreiheit ist von Staatswegen nicht beschränkt, Abzugsgelder dürfen nicht erhoben werden. Die Auswanderungsangelegenheit steht unter dem Schutze und der Fürsorge des Reichs.“ (Abschn. VI, § 134.)

Zur Berathung eines diesen Normen entsprechenden Gesetzes fand am 4. und 6. September 1849 eine Konferenz zwischen Geheimrätthen des inneren und des auswärtigen Ministeriums statt. Von der Ansicht ausgehend, daß so ziemlich das Einzige, was der Staat in der Sache Wirkames thun könne, Ueberwachung der Agenten sei, wurde in dem vereinbarten Gesetzentwurf der Schwerpunkt auf die Konzeffionirung und Haftbarkeit der Auswanderungsunternehmer gelegt. Es hieß darin:

§ 1.

Der gewerbsweise für eigene oder fremde Rechnung den Transport Preussischer Auswanderer unternimmt oder dergleichen Transport vermittelt, bedarf dazu einer besonderen polizeilichen Erlaubniß; dieselbe ist jederzeit widerruflich.

§ 2.

Den Unternehmern für eigene Rechnung wird diese Erlaubniß (Concession) von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten erteilt.

§ 3.

Ausländische Unternehmer haben einen von diesem Ministerium zu bestätigenden Hauptagenten innerhalb des Preussischen Staates zu ernennen und sich den in Preußen bestehenden Gesetzen, insbesondere den hinsichtlich der Auswanderungen erlassenen oder noch ergehenden Vorschriften zu unterwerfen. Dieselben haben in allen auf die Beförderung von Auswanderern sich beziehenden Streitigkeiten vor den preussischen Gerichten des Wohnorts des Hauptagenten, oder, soweit Schiedsgerichte dazu bestellt werden, vor diesen Recht zu nehmen.

§ 4.

Für die genaue Erfüllung der gesetzlichen und vertragsmäßigen Verpflichtungen sind die Unternehmer — bei Gesellschaften und Vereinen die sämmtlichen Mitglieder — für sich und ihre Agenten solidarisch verhaftet und haben zu diesem Behuf eine, in jedem Falle näher zu bestimmende Caution oder Bürgschaft zu leisten.

§ 5.

Die Genehmigung der, von den concessionirten Unternehmern oder Haupt-Agenten (§ 1—3) Behufs ihres Gewerbebetriebes bestellten Bevollmächtigten (Agenten) erteilt die Ortspolizei-Behörde. Die Vollmacht muß von dem Unternehmer schriftlich ausgestellt und vom Gericht oder von einem Notar beglaubigt sein und bei der Polizei-Behörde niedergelegt werden. Der Unternehmer oder Haupt-Agent hat die Vesteilung der Agenten nach erfolgter Bestätigung, sowie die etwaige Zurücknahme der Vollmacht der Regierung, in deren Bezirk der Agent wohnt, anzuzeigen.

Die Agentur erlischt nicht nur durch den Widerruf der Vollmacht, sondern auch durch Zurücknahme der dem Unternehmer oder dem Agenten erteilten polizeilichen Erlaubniß.

§ 6.

Jeder Unternehmer und Hauptagent (§ 1—3) haftet für die Erfüllung der von ihm oder seinen Bevollmächtigten (Agenten) abgeschlossenen Contracte bis zur Ankunft am dem Bestimmungsorte. Die Unternehmer und Haupt-Agenten sind auch für jede wissentlich falsche Angabe der Agenten, durch welche dem Auswanderer Schaden entsteht, verhaftet.

§ 7.

Verträge mit Personen, welche in überseeische Länder auswandern wollen, dürfen sich nicht auf die Beförderung bis zum Einschiffungsorten beschränken, sondern müssen auch auf die Beförderung über See mit gerichtet sein.

§ 8.

Alle Transportverträge mit Auswanderern müssen

1. schriftlich in deutscher Sprache abgefaßt und für jeden Contractanten ausgefertigt sein;
dieselben müssen enthalten:
2. den Tauf- und Familiennamen jeder einzelnen auswandernden Person, ihr Alter, Stand und Wohnort mit Angabe des Kreises;
3. die Bezeichnung des Hafens, in welchem die Einschiffung erfolgt, und des überseeischen Bestimmungsortes, desgleichen die Art und Weise des Transports bis zum Einschiffungshafen, sofern dieser mitbedungen ist;
4. den bestimmten Tag, an welchem die Einschiffung im Seehafen erfolgen soll;
5. die genaue Angabe des Ueberfahrtspreises.
6. In den Transport Verträgen muß ferner enthalten sein: die Verpflichtung des Unternehmers, zur unentgeltlichen Lieferung von Kost und Wohnung oder entsprechender festgesetzter Geldentschädigung für jeden Tag, um welchen die Abfahrt über den vorbestimmten Einschiffungstag ohne Schuld oder Hindernisse in der Person des Auswanderers verzögert wird, und zwar ohne allen Vorbehalt, ob diese Verzögerung durch die Schuld eines Agenten, Rhebers, Schiffsführers u. oder durch Zufall herbeigeführt sei;
7. desgleichen die Verpflichtung dafür, daß der Auswanderer und sein Familiē um den bedungenen Preis an den Bestimmungsort auch dann gebracht werde, wenn das betreffende Schiff auf der Reise durch irgend einen Unfall an deren Fortsetzung verhindert wird, ingleichen die Zusicherung der Rückzahlung des erledigten Passagegeldes nebst weiteren 20 Thalern, falls die Unmöglichkeit, eine Geldgenheit zur Weiterbeförderung der Auswanderer in der Nähe des Orts, wo der Unfall eingetreten ist, zu beschaffen, amtlich bescheinigt wird;
8. ferner die Verpflichtung, dem Auswanderer während der Seereise gesunde, hinreichende und im Einzelnen bestimmte Verpflegung zu gewähren, im Falle der Auswanderer nicht ausdrücklich im Vertrage erklärt, daß er für seine Verpflegung selbst Sorge;
9. desgleichen die Zusicherung für die im Zwischendeck reisenden Auswanderer, einen Raum von mindestens 12 □ Fuß freier Deckoberfläche für die Person und von mindestens 6 Fuß Höhe im Zwischendeck zu gewähren. Kinder unter einem Jahre werden nicht mitgerechnet;
10. die Verpflichtung, für alle aus unterlassener oder nicht gehörig erfolgter Erfüllung des geschlossenen Vertrages von Seiten der Agenten, Rheber oder Schiffsführer u. den Auswanderern erweislich erwachsenden Schäden aus eigenen Mitteln zu haften.
11. Endlich müssen die Verträge den Ort und Tag des erfolgten Abschlusses enthalten und von sämtlichen Contractanten unterschrieben sein. Für die des Schreibens Unkundigen genügt zur Gültigkeit des Contracts, daß die unter Zuziehung eines Zeugen erfolgte Verlesung und Genehmigung des Vertrages durch die Ortspolizei-Behörde bescheinigt wird.

§ 9.

Abweichungen von den im § 8 unter 6—10 vorgeschriebenen Vertragsbestimmungen werden als nicht vorhanden angesehen. Fehlen im Vertrage die jenen Vorschriften entsprechenden Bestimmungen, so gelten diese Vorschriften (§ 8 Nr. 6—10) ebenso, als wenn solche im Vertrage ausgedrückt wären und für die Kost und Wohnung (Nr. 6) tritt eine Geldentschädigung ein von 15 Sgr. bei Erwachsenen, von 7½ Sgr. bei Kindern unter 10 Jahren für jeden Tag.

§ 10.

Die Unternehmer, beziehungsweise die Agenten sind verpflichtet, den im § 8 vorgeschriebenen Bestimmungen entsprechende Register zu führen, die Doppelschriften der Verträge, versehen mit den Ordnungszahlen der Register, sorgfältig aufzubewahren und auf Erfordern den Behörden oder deren Abgeordneten vorzulegen.

§ 11.

Die Unternehmer und Agenten sind verpflichtet, jedem Auswanderer eine Abschrift oder einen Abdruck gegenwärtiger Verordnung zu übergeben.

§ 12.

Die Unternehmer (§ 1—3) haben zur Sicherstellung der im § 8 unter 7 bezeichneten Verpflichtung Assurance zu nehmen und dies durch Vorlegung der betreffenden Beweise nachzuweisen.

§ 13.

Das Anwerben und Verleiten zum Auswandern ist den Unternehmern und Agenten streng untersagt. (Gesetz vom 20. Januar 1820.)

§ 14.

Jeder Unternehmer oder Hauptagent hat halbjährlich am 1. Januar und 1. Juli der Regierung, in deren Bezirk sein Wohnort gelegen ist, über die Beförderungen von Auswanderern, welche er selbst oder durch seine Agenten bewirkt hat, unaufgefordert Bericht zu erstatten.

§ 15.

Wer ohne die vorgeschriebene Erlaubniß (§ 1—5) den Transport von Auswanderern betreibt oder vermittelt, verfällt in eine Geldbuße bis zu 500 Thlr. oder verhältnismäßige Gefängnißstrafe. Die Uebertretung der in den § 7—12 und 14 ertheilten Vorschriften wird mit Geldbuße bis zu 50 Thlr. oder verhältnismäßiger Gefängnißstrafe geahndet ohne Beschädigung der sonstigen Folgen.

§ 16.

Die Ministerien des Innern und für Handel u. werden ermächtigt, die zur Sicherung überseeischer Auswanderungen von Preussischen Seehäfen aus erforderlichen Vorschriften über Verproviantirung der Schiffe, über den für die Unterbringung der Passagiere erforderlichen Schiffsdraum, über die Verpflegung der Passagiere am Hafenplatz bis zur Einschiffung und über die Assurance der Passage- und Verwendungsgelder nach dem Bedürfnisse nähere Bestimmungen zu treffen, dergleichen das zur Ausführung der gegenwärtigen Verordnung Erforderliche anzuordnen, und Uebertretungen mit Geldbuße bis zu 20 Thlr. oder verhältnismäßiger Gefängnißstrafe zu bedrohen.

§ 17.

Die preussischen Consuln in den Seehäfen der Ein- und Aussehungsorte haben von den Beschwerden Preussischer Auswanderer über die Nichterfüllung der von den Unternehmern oder deren Agenten übernommenen Verpflichtungen Kenntniß zu nehmen, solche möglichst festzustellen und darüber unverzüglich dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten Bericht zu erstatten.

§ 18.

Alle Unternehmer oder Agenten, welche sich mit dem Transport von Auswanderern bisher befaßt haben, müssen, auch wenn sie sich im Besitze einer polizeilichen Genehmigung befinden, binnen 14 Tagen nach Verkündung gegenwärtigen Gesetzes die in § 1—5 vorgeschriebene Erlaubniß nachsuchen. Wer die Nachsuchung der Concession in der gedachten Frist unterläßt oder nach erfolgter Zurückweisung des Concessionsgesuches derartige Geschäfte fortsetzt, verfällt in die im § 15 bezeichnete Strafe.

Der Entwurf wurde vom Minister von der Heydt einer Umarbeitung unterzogen, welche viele Punkte schärfer formulirte, und überdies mit einer ausführlichen Begründung versehen¹⁾. Herr von Mantensfel, welcher noch immer der Auswanderungsfrage weit mehr Interesse als seine Kollegen entgegenbrachte, war aber auch damit nicht zufrieden und faßte ein noch weitergehendes Gesetz ins Auge. Unter seinem Einfluß kündigte der preussische Gesandte von Sybow in der Sitzung des provisorischen Fürstenkollegiums am 2. Juli 1850 den Unionsgliedern an, daß nächstens ein Gesetzesentwurf zur Ausführung des § 134 vorgelegt werden würde. Allgemeiner Beifall wurde dabei laut. Besonders Baden sprach die Hoffnung aus, daß es gelingen möge, „die zum Schutze der Auswanderung bereiten Kräfte zweckmäßig zu concentriren und die dabei in Frage kommenden deutschen Interessen dem Auslande gegenüber mit dem nöthigen Nachdruck zu vertreten.“

1) Anlagen ~~LI. LII. LIII.~~

Oldenburg gab dem Wunsch Ausdruck, daß eine vorzugsweise Benutzung deutscher Schiffe und Häfen herbeigeführt werden möge.

Nachdem am 14. Juli auch das preussische Staatsministerium zu dem Mantouffelschen Entwurf seine Zustimmung ausgesprochen hatte, ging derselbe am 9. August 1850 dem Fürstenkollegium zu. Er lautete:

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen u. s. w., verordnen in Unserer Eigenschaft als Vorstand der Deutschen Union u. s. w. was folgt:

§ 1.

In Ausführung des Artikels 134 der Unionsverfassung, welcher bestimmt: die Auswanderungs-Angelegenheit steht unter dem Schutze und der Fürsorge der Deutschen Union, wird ein, den Ministern des Innern und der auswärtigen Angelegenheiten untergeordnetes Auswanderungs- und Kolonisations-Amt eingesetzt.

§ 2.

Das Auswanderungs- und Kolonisations-Amt übt die Aufsicht über die Beförderungsart der Deutschen Auswanderer und Kolonisten (Transport- und Agenturwesen), widmet, ohne die Auswanderung zu ermuntern, dem Gedeihen Deutscher Ansiedelungen die thunlichste Fürsorge, sammelt und gewährt zuverlässige Nachrichten über die Zustände der Einwanderungsländer und nimmt Kenntniß von den Bestrebungen der Vereine, deren Zweck sich auf Deutsche Auswanderung und Kolonisation bezieht, sowie von dem Zustande und den Bedürfnissen Deutscher Niederlassungen.

§ 3.

Der Schutz der Deutschen Union ist nicht beschränkt auf die den Unionsstaaten angehörigen Auswanderer und Kolonisten, sondern erstreckt sich auf jeden Deutschen, der ihn anruft.

§ 4.

Das Auswanderungs- und Kolonisations-Amt der Deutschen Union bedient sich, bis zur Bestellung von Unions-Gesandten und Unions-Konsuln, sämtlicher diplomatischer und konsular-Agenten der einzelnen Unions-Regierungen als seiner Organe.

§ 5.

Außerdem haben die Einzel-Regierungen der Unionsstaaten und ihre Behörden den Requisitionen, beziehungsweise Aufträgen des Auswanderungs- und Kolonisations-Amts Folge zu geben.

§ 6.

Dem Auswanderungs- und Kolonisations-Amt steht das Recht zu, Agenten für Auswanderung und Kolonisation zu ernennen und zu entlassen. Nur die vom Auswanderungs- und Kolonisations-Amt, oder in dessen Auftrage von einzelnen Behörden der Unionsstaaten mit Konzession versehenen Agenten sind befugt, Agenturen für Auswanderung und Kolonisation zu betreiben.

Wer in den Unionsstaaten ohne diese Erlaubniß derartige Geschäfte betreibt, verfällt in eine Geldbuße bis zu 500 Rthlr.

§ 7.

Jeder Agent für Auswanderung und Kolonisation hat zur Sicherung gewissenhafter Erfüllung der von ihm gegen Auswanderer und Kolonisten übernommenen Obliegenheiten, nach der Vorschrift des Auswanderungs- und Kolonisations-Amtes, eine angemessene Kaution zu bestellen.

§ 8.

Die Agenten für Auswanderung und Kolonisation sowie in den Hafenplätzen die den Transport der Auswanderer vermittelnden Schiffsexpedienten und Matier haften solidarisch und als Selbstschuldner für alle erweislichen Schäden, welche den Auswanderern und Kolonisten aus unterlassener oder verzögerter Erfüllung der von ihnen für sich oder im Namen Dritter mit denselben abgeschlossenen Verträge, oder aus Nichtbefolgung gesetzlicher Verordnungen, erwachsen.

§ 9.

Zur Sicherung des überseeischen Passagier-Transports von deutschen Unionshäfen aus, werden von dem Auswanderungs- und Kolonisations-Amt über die Beförderung der Auswanderer, insbesondere über Verproviantirung der Schiffe, über den für die Unterbringung der Passagiere erforderlichen Schiffsraum, über die Verpflegung der Passa-

giere, und über die Affekuranz der Passage- und Verwendungsgelder für alle Seehäfen der Deutschen Union gleichförmige Bestimmungen getroffen.

§ 10.

Jeder Agent, welcher Kontrakte abschließt zur Beförderung deutscher Auswanderer von nicht zur Union gehörigen Seehäfen aus, ist gehalten, die Passage- und Verwendungsgelder durch Affekuranz zu decken, und die darüber ausgestellte Police an den von dem Auswanderungs- und Kolonisations-Amte designirten Konsul am Einschiffungsplatze abzugeben, oder in Ermangelung eines solchen eine beglaubigte Abschrift an das Auswanderungs- und Kolonisations-Amt einzusenden.

§ 11.

Bei Beförderung von Auswanderern von nicht zur Union gehörigen Seehäfen aus, ist der Agent verpflichtet, außer der nach § 8 bestellten allgemeinen Kaution noch eine besondere Kaution nach Bestimmung des Auswanderungs- und Kolonisations-Amtes zu leisten.

§ 12.

In nicht zur Deutschen Union gehörigen Seehäfen sind die Unions-Konsuln und bis zu deren Bestellung die Konsuln der Unions-Staaten verbunden, die deutsche Auswanderung zu überwachen, und insbesondere dafür zu sorgen, daß den Passagieren die abgeschlossenen Ueberfahrts-Kontrakte pünktlich gehalten und erfüllt werden, auch nöthigenfalls zu diesem Zwecke bei Gericht und jeder andern geeigneten Behörde einzuschreiten.

§ 13.

Jeder Agent hat die Auswanderer und Kolonisten, deren Beförderung er übernimmt, vor Abschließung des Kontracts von den Einwanderungs-Gesetzen des jenseitigen Landes in Kenntniß zu setzen, und ihnen mit der Kontracts-Urkunde einen Abdruck der nach § 9 zu erlassenden Verordnungen einzuhändigen.

§ 14.

Alle fremde Schiffe, welche in den Unionshäfen Passagiere an Bord nehmen, sind den gesetzlichen Bestimmungen für Auswanderung und für die Unionshäfen unterworfen. Der Expedient oder Korrespondent eines fremden Schiffes, welches Passagiere in Unionshäfen aufnimmt, ist verpflichtet, durch den betreffenden Konsul, oder in Ermangelung eines solchen durch die obrigkeitliche Behörde, den Kapitän des Schiffes zur Ausstellung einer gerichtlichen oder notariellen Urkunde anzuhalten, wodurch derselbe, sowie das Schiff, für die gewissenhafte Erfüllung der übernommenen Obliegenheiten und zum Schadenersatz verbindlich gemacht wird.

§ 15.

Die von den Agenten nach § 11 wegen der Ueberfahrt von nicht zur Union gehörigen Häfen aus geleistete Kaution, sowie die vom Kapitän eines fremden Schiffes nach § 14 übernommene Verbindlichkeit ist nur dann als erloschen zu betrachten, wenn durch den vom Auswanderungs- und Kolonisations-Amte bezeichneten Konsul, oder in Ermangelung eines solchen durch die geeignete Behörde am Landungsplatze bei Ankunft des Schiffes die Erfüllung der den Passagieren gewährleisteten Vertrags-Bestimmungen glaubhaft bescheinigt wird.

§ 16.

In außereuropäischen Hafensplätzen, in welchen sich Unions-Konsuln befinden, steht die deutsche Auswanderung und Niederlassung unter deren, besonderer Aufsicht. In Ermangelung von Unions-Konsuln haben die dort befindlichen Konsuln der zur Union gehörigen Einzelstaaten sich dieser Obliegenheit zu unterziehen.

Bei der Ankunft eines jeden Unions-Schiffes mit Einwanderern hat sich der Kapitän sofort bei dem Unions-Konsul oder in dessen Ermangelung bei dem von dem Auswanderungs- und Kolonisations-Amte bezeichneten Konsul der Unionsstaaten zu melden und demselben seine Passagierliste nebst dem Schiffs-Journale vorzulegen.

Der Konsul hat entweder selbst, oder durch einen Bevollmächtigten bei Ankunft eines jeden Schiffes mit deutschen Einwanderern vorkommende Klagen wegen ihrer Behandlung während der Reise entgegen zu nehmen, dieselben, nach Befinden unter Vernehmung von Zeugen, schriftlich genau zu konstatiren, und die Verhandlungen, gleichviel ob die Beschwerde gegründet oder ungegründet, erledigt oder unerledigt geblieben ist, an das Auswanderungs- und Kolonisations-Amt einzusenden.

Der Konsul hat in jeder Hinsicht, namentlich gegen das Schiff und den Kapitän, die Rechte der Passagiere zu vertreten, und hierzu erforderlichenfalls den Schutz der Gerichte und Behörden in Anspruch zu nehmen.

§ 17.

In den Einwanderungs-Ländern haben die diplomatischen und Konsular-Agenten der Unionsstaaten sich mit den dortigen Vereinen, welche das Interesse der deutschen Einwanderer wahrnehmen, in Verbindung zu setzen, und in Gemeinschaft mit denselben und den örtlichen Behörden den Einwanderern zu ihrer Weiterbeförderung, Niederlassung und Ansiedelung behülflich zu sein.

§ 18.

Alle Vereine innerhalb der Deutschen Union, welche eine Einwirkung auf Auswanderung, Niederlassung oder Ansiedelung bezwecken, sind verpflichtet binnen 4 Wochen nach ihrer Stiftung, beziehungsweise nach Verkündung des gegenwärtigen Gesetzes, ihre Statuten und das Verzeichniß ihrer Mitglieder, sowie jede Aenderung der Statuten in derselben Frist, nachdem sie eingetreten ist, außerdem aber innerhalb der ersten zwei Monate eines jeden Kalenderjahres das Ergänzungs-Verzeichniß der Mitglieder mit einem Rechenschaftsberichte über die Mittel und den Erfolg der Vereinwirkksamkeit dem Auswanderungs- und Kolonisations-Amte zur Kenntnißnahme einzureichen, demselben auch auf Erfordern jede darauf bezügliche Auskunft zu ertheilen.

§ 19.

Die Vorsteher solcher Vereine sind für die Befolgung der Vorschrift des § 18 persönlich verantwortlich. Eine Unterlassung derselben zieht für jedes Vorstandsmitglied eine Geldbuße von 5 bis 100 Rthlr. nach sich.

Für die Einreichung des Rechenschaftsberichts kann das Auswanderungs- und Kolonisations Amt auf Antrag des Vereins die Frist verlängern.

§ 20.

Das Auswanderungs- und Kolonisations-Amt ist befugt, zu jeder Vereinsitzung einen Bevollmächtigten abzuordnen, und zu dem Ende auch ständige Bevollmächtigte bei den Vereinen zu ernennen, welche jederzeit mit ihren Ansichten und Anträgen gehört werden müssen.

§ 21.

Die Beilegung von Korporationsrechten an Auswanderungs- und Kolonisations-Vereine, deren Sitz innerhalb der Union befindlich ist, erfolgt auf den Antrag des Auswanderungs- und Kolonisations-Amtes durch den Vorstand der Deutschen Union.

§ 22.

Alle Anträge einzelner Auswanderungs- oder Kolonisations-Vereine auf Unterstützung der Unions-Regierung durch Vermittelung bei auswärtigen Regierungen, durch Bestätigung der mit solchen Regierungen geschlossenen Verträge, durch Theiligung bei Erforschungs-Expeditionen, durch Erleichterung bei Beschaffung von Material und Arbeitskräften und dergleichen unterliegen zunächst der Prüfung des Auswanderungs- und Kolonisations-Amtes.

§ 23.

Das Auswanderungs- und Kolonisations-Amt sammelt das zur Kenntniß der deutschen Auswanderung, Niederlassung und Ansiedelung erforderliche Material mit gleichzeitiger Beachtung des Interesses der Wissenschaft, des Handels, der Schifffahrt und Industrie in den Unions-Ländern. Zu dem Ende sind die Regierungen, sowie die diplomatischen und Konsular-Agenten der deutschen Unionsstaaten verpflichtet, dem Auswanderungs- und Kolonisations-Amte die ihm erforderlich erscheinenden regelmäßigen und genauen statistischen Mittheilungen zu machen.

§ 24.

Das Ergebnis der von der Unions-Regierung selbst veranlaßten Erforschungs-Expeditionen, sowie das derselben in Bezug auf die Auswanderungs- und Kolonisations-Angelegenheit zugehende Material ist durch das Auswanderungs- und Kolonisations-Amt der allgemeinen Kenntnißnahme und wissenschaftlichen Bearbeitung zugänglich zu machen.

§ 25.

Die Organisation des Auswanderungs- und Kolonisations-Amtes wird durch ein vom Vorstande der Union unter Zustimmung des Fürsten-Kollegiums zu erlassendes Reglement bestimmt.

§ 26.

Die Deutsche Union wird darauf Bedacht nehmen, den Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes auch in den nicht zur Union gehörigen deutschen Staaten im Wege der Uebereinkunft Geltung zu verschaffen.

Gegeben u. s. w. u. s. w.

Das Aktenstück wurde einem Ausschusse, bestehend aus dem oldenburgischen Bevollmächtigten Oberst Kosle, dem Hamburgischen Syndikus Banks und dem Lübeckischen Syndikus Dr. Eder, zur Prüfung und Veröffentlichung übergeben. Im Publikum fand der in den Zeitungen veröffentlichte Entwurf allgemeinen Beifall. Ein liberales Blatt bemerkte dazu: „So wäre denn endlich eine Ansicht geschaffen, jener so oft beklagten niederdrückenden Stellung des Deutschen ein Ende zu machen, in welcher er, von seinem Vaterlande verlassen, sich genöthigt sah, den Beistand der Vertreter fremder Nationen für sich anzurufen und als eine Gabe aus fremder Hand zu empfangen, was der eigene Wille und die eigene Kraft nicht zu gewähren vermochte. Wie auch die politische Gestaltung Deutschlands aus den Wirren der Gegenwart hervorgehen mag, es wäre sehr zu wünschen, daß die gemeinnützigen Bestimmungen dieses Gesetzes von dem staatlichen Zwispalt unseres Vaterlandes nicht berührt würden, sondern allgemeine Anerkennung finden möchten, damit wenigstens die in fernem Zonen lebenden Deutschen dem Auslande gegenüber sich als ein Volk zu fühlen, damit sie von anderen Völkern als solches betrachtet werden und nicht mehr genöthigt seien, aus Scham ihr Vaterland zu verlegen und fremde Farben annehmend auch fremde Sitten nachzuäffen.“

Nach einiger Zeit verlautete, daß die Hansestädte sich sehr scharf gegen das Gesetz ausgesprochen hätten, doch wurde das bald widerrufen und erklärt, daß alle sieben Vota der Unionstaaten für die vorgeschlagene gesetzliche Regelung der Angelegenheit wären und einzelne hanseatische Einwendungen sich nur gegen die zu strengen Bestimmungen betreffend die Agenten und Rheder lehrten. Es sei jedenfalls gleichzeitig eine Vereinbarung mit Hannover und Holstein nöthig, wenn sie an der Union nicht theilnahmen. Leider traf die sichere Erwartung, daß dieses Gesetz zu Stande kommen werde, nicht ein. Die Union löste sich auf, ehe noch eine Vereinbarung erzielt war.

Mit dem Scheitern der Union wurde die Regelung der Angelegenheit erheblich erschwert. Es mußte jetzt wieder der Weg der Unterhandlung mit den Einzelstaaten ins Auge gefaßt werden. Der Nachfolger Mantuffels im inneren Departement, von Westphalen, wünschte, daß dieser Weg beschritten werde, und schlug Aufstellung eines neuen Entwurfs unter Berücksichtigung der von verschiedenen Staaten und besonders den Hansestädten geäußerten Bedenken vor. Monate vergingen jedoch, ohne daß es dazu kam. Mittlerweile trat die Dresdener Konferenz zusammen.

Von der Heydt wollte diese Gelegenheit benutzen, um eine allgemeine Auswanderungsgesetzgebung zu Staude zu bringen. Dagegen aber erklärten sich die übrigen Minister einmal mit Rücksicht auf den Charakter jener Konferenz, welche lediglich für Regelung der Bundesverfassungssache bestimmt wäre, und um nicht eine von Preußen vorzugsweise geleitete Sache aus der Hand zu geben. Es wurde vielmehr über die „so viele Interessen der Nation berührende Angelegenheit, die überdies die öffentliche Aufmerksamkeit in hohem Grade in Anspruch nimmt“, eine erneute Berathung der Ministerien vorgeschlagen. Dazu kam es erst im Oktober 1851, und die Berathung verlief fruchtlos. Auf eigene Faust waren aber wenigstens inzwischen im April 1851 vom auswärtigen Minister alle preussischen Ver-

treter in Amerika angewiesen, sich officiös der deutschen Auswanderer anzuschließen. Besonders sollten sie die dortigen Regierungen veranlassen, die Verhältnisse der Einwanderer gesetzlich zu regeln, sie möglichst zusammenzuhalten und ihnen Religionsfreiheit, Steuer- und Zollbegünstigungen, sowie Befreiung vom Militärdienst oder wenigstens Leistung desselben in eigenen Truppentheilen zu gewähren.

Im nächsten Jahre brachte die großherzoglich hessische Regierung wiederholt gemeinsame Maßregeln gegen die heimliche Auswanderung in Vorschlag. Hiergegen erklärten sich Westphalen und von der Heydt. Der letztere fügte hinzu, daß er alle vorliegenden Vorschläge für ein gemeinsames deutsches Auswanderungsgesetz als ungeeignet ansehe.

Im Auswärtigen Ministerium, wo man sowieso die Erlangung der Zustimmung seitens der Hanjen für sehr unsicher ansah, war man ohne Weiteres damit einverstanden, die ganze Sache vor der Hand fallen zu lassen. Von der Heydt machte sich nun daran, ein nur für Preußen berechnetes Gesetz auszuarbeiten zu lassen. Unterm 18. Januar 1853 legte er den Entwurf mit eingehender Begründung seinen Kollegen vor¹⁾. Mit ganz geringfügigen Aenderungen fand derselbe allgemeine Zustimmung und wurde am 7. Mai 1853 Gesetz. Es lautete:

§ 1.

Verträge mit Auswanderern, welche deren Beförderung nach außerdeutschen Ländern zum Zwecke haben, dürfen nur von solchen Personen abgeschlossen oder vermittelt werden, welche hierzu von der Bezirks-Regierung ihres Wohnorts eine Concession erhalten haben.

Es macht hierbei keinen Unterschied, ob die Verträge in eigenem Namen oder im Namen und Auftrage dritter Personen abgeschlossen oder vermittelt werden.

§ 2.

Die Regierung darf die Concession (§ 1) nur an Inländer, und erst dann erteilen, wenn sie sich von deren Unbescholtenheit und Zuverlässigkeit überzeugt hat; sie kann dieselbe jedoch nach ihrem Ermessen auch dann versagen, wenn der Bewerber dieser Bedingung entspricht.

Agenten oder Unter-Agenten müssen vor Ertheilung der Concession nachweisen, daß ihre Vollmachtgeber concessionirt sind.

§ 3.

Die erteilte Concession hat nur für das laufende Kalenderjahr Gültigkeit. Die Verlängerung derselben muß von Jahr zu Jahr nachgesucht werden.

§ 4.

Ueber die Gründe zur Verlangung der Concession oder der Verlängerung derselben ist die Regierung nur den vorgesetzten Behörden Auskunft zu geben schuldig.

§ 5.

Die Ertheilung oder Verlängerung der Concession kann von der vorgängigen Bestimmung einer Caution abhängig gemacht werden.

Die näheren Bestimmungen darüber, namentlich:

in welchen Fällen und bis zu welcher Höhe diese Caution zu leisten und wieder zu ergänzen ist,

und

welche Bedingungen über deren Hastbarkeit in das Cautions-Instrument aufzunehmen sind,

werden durch ein von dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zu erlassendes Reglement getroffen.

§ 6.

Das zu erlassende Reglement (§ 5) wird diejenigen Controlen vorschreiben, denen die concessionirten Personen (§ 1) rücksichtlich ihrer Geschäftsführung unterworfen sind.

¹⁾ Die Motive in Anlage ~~LV~~.

§ 7.

Die Ertheilung der Concession an Agenten auswärtiger Auswanderungs-Unternehmer ist nur zulässig, wenn die Unternehmer die Erlaubniß des Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zur Bestellung von Agenten in Unseren Staaten erhalten haben. (Allgemeine Gewerbe-Ordnung vom 17. Januar 1845, § 18.)

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten kann die Ertheilung dieser Erlaubniß von der vorgängigen Bestellung einer Caution abhängig machen, auch kann die Erlaubniß von ihm jederzeit widerrufen werden.

§ 8.

Die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen über die Zurücknahme der gewerblichen Concessionen und das dabei zu beobachtende Verfahren (Allgemeine Gewerbe-Ordnung vom 17. Januar 1845, §§ 71—74) finden auch auf die, nach Inhalt des gegenwärtigen Gesetzes zu ertheilenden Concessionen Anwendung.

§ 9.

Die Concessionen der Agenten und Unteragenten erlöschen, wenn die Vollmacht von dem Nachgeber zurückgenommen ist, oder wenn die dem Vollmachtsgeber ertheilte Concession (§ 1) oder Erlaubniß (§ 7) außer Kraft tritt.

§ 10.

Wer ohne Concession (§ 1) Verträge mit Auswanderern zum Zwecke deren Beförderung nach außerdeutschen Ländern abschließt oder vermittelt, oder wer ohne Concession keine Vermittelung zur Abschließung solcher Verträge oder die Ertheilung von Ankaufst über die Beförderung von Auswanderern anbietet, hat Geldbuße bis zu zweihundert Thalern oder Gefängniß bis zu drei Monaten verwirkt.

Urkundlich unter Unserer Höchstleigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichem Insegeel.

Im Vergleich zu der von Bodenschwingh seiner Zeit beobachteten Haltung war das immerhin ein Fortschritt. Allgemein deutsche Maßregeln zur Verhütung heimlicher Auswanderung besonders seitens Militärpflichtiger wurden im Laufe des Jahres 1853 nochmals von Hessen und auch von Oldenburg, Kurhessen, Württemberg, Hannover, Baden und Bayern beantragt. Da indessen in Berlin keine Neigung hierfür vorhanden war und die Hansestädte sich in Frankfurt gegen jede Aufsicht erklärten, welche ihre Geschäfte beeinträchtigen konnte, so blieb Alles beim Alten.

Während dieser Jahre dauerte der Abzug von Deutschland nach Amerika ungeschwächt fort. Die politische Unsicherheit und die Goldfunde in Kalifornien vermehrten den Anreiz zum Aufgeben der Heimath. Die Zahl der Auswanderer, welche 1848, 1849, 1850 nur 83 511, 85 127 und 89 838 betrug, stieg in den drei folgenden Jahren auf 113 199, 162 301 und 156 180. Ohne Rath und Leitung zersplitterten sich diese Massen in den überseeischen Ländern und gingen der Heimath meist vollständig verloren. Die verschiedenen Auswanderungsvereine bezweckten fast ausschließlich, Geschäfte mit Transport der Leute und Landverkauf zu machen. Höhere Ziele lagen ihnen fern.

Wie erwähnt, war Minister von Manteuffel durchaus von dem Wunsch erfüllt, hierin Wandel zu schaffen. Die Lage Preußens und der deutschen Verhältnisse machten ihm aber ein ernstliches Vorgehen unmöglich. Er versuchte es daher, auf privatem Wege einzugreifen. Unter seinem Einflusse bildete sich im Sommer 1849 ein von dem Regierungsassessor Dr. Goebler geleiteter Verein für Centralisation der deutschen Auswanderung und Kolonisation, welcher einen Mittelpunkt für die ganze Bewegung zu bilden beabsichtigte. Eine Menge angesehenen Leute, wie z. B. die Stadtverordneten Hehl, Gaillard, Syndikus Hedemann, Dr. Bastide und andere, gehörten dieser Vereinigung an. Neben der Belehrung und Aufklärung

der Auswanderer war auch die Errichtung eigener Niederlassungen ins Auge gefaßt. Gaebler, welcher erst beim Justizministerium, später im Polizeipräsidium beschäftigt war und als Admiralitätsrath gestorben ist, genoß die besondere Gunst des Ministers. Er wurde wiederholt bei der Bearbeitung des geplanten Auswanderungsgesetzes zugezogen.

Mit diesem Verein setzte sich ein ehemaliger Offizier, Freiherr Alexander von Bülow, in Verbindung, welcher 1843 die belgische Expedition nach San Tomas in Guatemala begleitet hatte und verschiedene Jahre als Beamter bei diesem verunglückten Unternehmen thätig gewesen war¹⁾. Nach seiner Ansicht war der Versuch nur in Folge verschiedener Intriguen und schlechter Oberleitung gescheitert und er hielt Centralamerika für höchst geeignet, um dort deutsche Niederlassungen anzulegen und einen lebhaften Handel mit Deutschland zu schaffen. Schon im Juni 1848 hatte er dem Auswärtigen Ministerium Vorschläge zur Kolonisirung der Moskitoküste gemacht und sich erboten, selbst mit dem famosen Indianertönig Georg, von Englands Gnaden, die nöthigen Verträge zu schließen. Da dieser Schritt ohne Erfolg blieb, versuchte er, mit Hilfe des neuen Vereins seine Pläne durchzuführen. Es gelang ihm in der That, den Abgeordneten Hartort, die Grafen Arnim-Boitzenburg, Redern, zur Lippe-Bieselerfeld, die Bankiers Gebrüder Schidler und Wendelsohn für die Sache zu interessiren²⁾. Im Sommer 1849 wurde ein Aufruf erlassen, der übrigens durchaus nüchtern und geschäftlich klang. Im Herbst konstituirte sich ein provisorisches Komite, welchem außer Hartort der Justizrath Ufert, der Abgeordnete Erbreich, Landschaftsrath von Neßow-Ragenow, Leihamtsdirektor Bud und Assessor Werther angehörten. Sie richteten am 23. Oktober 1849 an Ranteuffel eine Eingabe, worin sie ihr Ziel darlegten und mittheilten, daß das ins Auge gefaßte Kapital von 100 000 Thlr. unter Betheiligung der Seehandlung beinahe zu $\frac{1}{3}$ gesichert sei. Sie baten zugleich um Uebernahme weiterer Aktien durch die Seehandlung und öffentliche Kennzeichnung ihres Unternehmens als einer nationalen Sache. Zugleich wurde um Errichtung eines Konsulats in Centralamerika und Unterstützung einer abzuschickenden Kommission gebeten.

Der Minister versprach daranf weitere Beihülfe der Seehandlung und moralische Förderung. Anstellung eines Berufskonsuls wurde einstweilen nicht beliebt, sondern der Verein an den in Guatemala ansässigen, zum Generalkonsul ernannten Herrn Alee verwiesen. Der Verein mußte daher versuchen, weitere Mittel im Publikum zu gewinnen. Das gelang ihm aber nur sehr unvollkommen und insbesondere in den Seestädten fand er gar keinen Anklang. Es sind nie mehr als 30 000 Thlr. zusammengekommen.

Beigetragen zu diesem Ergebniß dürfte das traurige Schicksal haben, welches eine im Jahre 1850 angeblich auch auf Veranlassung Bülows mit dem Stettiner Schiff Norma in Centralamerika anlangende Auswanderungs-

¹⁾ Vergl. die Schilderungen in Bülows Buche: Auswanderung und Kolonisation. Berlin und Posen 1849.

²⁾ Vergl. auch den Aufsatz von Dr. Polakowsky: Ein preussischer Kolonisationsversuch in Kostarica. Ausland 1883.

gesellschaft¹⁾ erlitt, und die vielen schwindelhaften Gründungen, welche in diesen Gebieten damals gerade aufkamen. Der Verein schickte im Jahre 1851 eine aus Bülow und dem schon mehrfach erwähnten Eduard Delius bestehende Kommission nach Kostarica und erwarb dort ein allerdings ganz unbrauchbares Land. Zur Ausföndung von Kolonisten dahin ist es aber glücklicherweise nie gekommen. Die Sache gerieth allmählich in Vergessenheit. Bülow selbst starb in Kostarica 1854.

Etwas später als der Centralverein hatte sich in Berlin ein „Verein für deutsche Auswanderung und Kolonisation“ gebildet, und zwar auf Veranlassung eines aus dem bekannten Großindustriellen Freiherrn von Diergardt, Herzog von Ratibor, Graf York von Wartenberg, Graf Hochberg, Freiherr von Roggenbach, von Vinde, von Patow, Generaldirektor Olfers, Rülbe und anderen bestehenden Komites. Diese Vereinigung beabsichtigte, die deutschen Auswanderer auch über das Meer mit Rath und Hülfe zu begleiten, ihnen neue Wohnstätten womöglich am Meer und an schiffbaren Strömen zu verschaffen und sie in geistigem und materiellem Verkehr mit der Heimath zu erhalten. Als Kapital waren 200 000 Thlr., welche durch Aktien von à 100 Thlr. aufgebracht werden sollten, in Aussicht genommen. Indessen kam auch diese Summe nie zusammen trotz der vielvermögenden reichen Namen der Ausrufunterzeichner, und der Verein verschmolz sich bald mit dem Centralverein. Eine besonders gedeihliche Wirksamkeit vermochte aber auch der letztere trotz mancher Beihülfe der preussischen Regierung nicht zu leisten. Aus Geldmangel konnte er weder Nachrichten in den überseeischen Ländern einziehen noch eine Zeitschrift herausgeben. Er mußte sich im Allgemeinen auf Abhaltung schlecht besuchter Versammlungen beschränken. Anfang 1853 machte allerdings Gaebler, welcher wiederholt im Auftrage Mantouffels sich mit dem Gegenstande beschäftigt hatte, den Versuch, im Wege privater Verhandlungen mit den Nordseestaaten ein allgemeines Auswanderungsgesetz zu Stande zu bringen. Er fand auch bei Oldenburg Anklang, aber in Preußen wollte man damals von der Sache nichts mehr wissen. Mehr Erfolg hatten zwei Jahre zuvor die Bemühungen des Vereins um Unterstützung der Auswanderung der holsteinschen Armee nach Brasilien. Auf seine Fürsprache hin wurde der preussische Resident in Hamburg, Geheimrath Kampß, angewiesen, sich der Leute anzunehmen und bei dem Vertreter Brasiliens daselbst in ihrem Interesse zu wirken. Die armen Holsteiner wurden bekanntlich von Brasilien zum Kriege gegen Argentinien verwendet.

Für längere Zeit erlosch von Anfang der 50er Jahre an in Deutschland die Bewegung nach Erwerbung überseeischer Besitzungen und Leitung der Auswanderung. Der Texasverein machte vergeblich im Jahre 1851 den Versuch nochmals in Thätigkeit zu treten. Eine Anregung von belgischer Seite, gemeinsam mit König Leopold ein Kolonisationsunternehmen in Abyssinien zu beginnen, wurde in Berlin überhaupt nicht erst in ernsthafte Erwägung gezogen.

¹⁾ Von 137 Ankömmlingen starben sogleich 66.

Anlagen.



Anlage I.

(N^o 67.)

Journal des Nieder- und Mittel-Rheins.
Aachen, Donnerstag, den 17. November 1814.

N^o 105.

Verordnung, wegen Bekanntmachung eines, mit dem General-Gouvernement von Belgien abgeschlossenen Handels- und Zoll-Traktats.

Der General-Gouverneur vom Nieder- und Mittel-Rhein:

In Erwägung, daß es dem Interesse der Völker, und den Grundsätzen einer liberalen, das Glück ihrer Unterthanen wollenden Regierung entspricht, mit den Nachbarländern ein ungehindertes und gegenseitiges Verkehr zu erhalten, besonders für ein Land, dessen Flor und Fabriken und Gewerbe gegründet ist;

Nach Ansicht des, in diesem Geiste, und auf Antrieb des hiesigen General-Gouvernements, zwischen demselben und dem General-Gouvernement von Belgien unterm 10. Oktober d. J. abgeschlossenen Handels- und Zoll-Traktats;

Nach Ansicht der von beiden Gouvernements unterm 29. Oktober/5. Novbr. c. ertheilten Genehmigung desselben;

Verordnet:

§. 1.

Es soll im Journal des Nieder- und Mittel-Rheins derjenige Handels- und Zoll-Traktat öffentlich bekannt gemacht werden, welcher zwischen den Commissarien der beiden General-Gouvernements vom Nieder- und Mittel-Rhein und von Belgien, zu Brüssel am 10. Oktober dieses Jahres abgeschlossen und am 29. Oktober/5. Novbr. c. genehmigt ist, und der folgendermaßen lautet:

Da die Gouvernements vom Nieder- und Mittel-Rhein und von Belgien von dem Wunsche befeelt sind, den in ihren beiderseitigen Zoll-Linien begriffenen Ländern, durch eine Handels- und Zoll-Uebereinkunft, das gegenseitige Handels-Verkehr, dessen sie früherhin schon genossen, zu erhalten und zu sichern, so sind

der Herr Bernard, Steuer-Direktor, beauftragt mit Organisation der Zölle des Nieder- und Mittel-Rheins, hierzu ernannt durch Sr. Excellenz den General-Gouverneur der genannten Länder, und der Herr Gericke, Special-Commissair der Finanzen, hierzu ernannt durch den General-Commissair der Finanzen des Belgischen Gouvernements

mit Vorbehalt der Genehmigung ihrer Gouvernements über folgende Artikel, übereingekommen:

Art. 1.

Es soll zwischen den Ländern des Gouvernements Belgien, und jenen zwischen Maas und Weser, welche unter Verwaltung Sr. Maj. des Königs von Preußen stehen, und in eine und dieselbe Zoll-Linie begriffen sind, ein ungehindertes Verkehr in Betreff sämtlicher, im anliegenden Verzeichnisse aufgeführten Gegenstände, inländischen Erzeugnisses und inländischer Fabrication, statt finden.

Diese Handelsfreiheit ist entweder gegenseitig für Ein- und Ausfuhr, oder nur für die Einfuhr aus einem Gouvernement in's andere, so wie das oben genannte Verzeichniß dieses näher angiebt.

Art. 2.

Der inländische Ursprung derjenigen Gegenstände, welche die Vortheile eines freien Handels-Verkehrs genießen sollen, muß durch ein Ursprungs-Certifikat erwiesen werden. Dieses soll nach einem gleichförmigen Muster, worüber die beiderseitigen Gouvernements näher übereinkommen werden

Für Fabricate und Manufaktur-Gegenstände, durch den Fabrikanten oder Manufakturisten und

Für die Landes-Erzeugnisse, durch den Eigenthümer des Bodens ertheilt werden.

Die Certifikate müssen durch den Maire oder Bürgermeister des Orts bestätigt, durch den Unter-Intendanten, oder Kreis-Direktor beurkundet, und für die Ausfuhr von einem Lande zum andern, von den Zollbedienten der beiderseitigen Zolllinien bescheinigt werden.

Sie müssen die Waaren stets begleiten und werden an der Zollstätte desjenigen Gouvernements, wo sie eingehe, gegen eine Zollquittung in gehöriger Form, ausgewechselt werden.

Die Certificirung durch die obengenannten Behörden, soll unentgeltlich geschehen.

Nur die Zollbehörde darf die, für Ausfertigungen dieser Art gesetzlich eingeführten Zettel- oder Schreibgelder, außer dem im folgenden Artikel näher bestimmten Ein- und Ausgangszoll erheben.

In Hinsicht der Tücher und andern gewalkten Zeuge von Wolle, wird erfordert, daß, vor dem Walken, der Name des Fabrikanten mit Wolle hineingestickt und die Stücke mit dem Siegel des Fabrikanten in Blei belegt werden.

Frei von den Ursprungs-Certifikaten und Zeichen, sind alle diejenigen Gegenstände, deren Einfuhr nach dem Tarife desjenigen Gouvernements, wo sie eingeführt werden sollen, zollfrei ist.

Art. 3.

Den hohen kontrahirenden Theilen ist das Recht vorbehalten, nach ihrem Gutbefinden, die Ein- und Ausfuhr der im Art. 1 verzeichneten Gegenstände mit Abgaben zu belegen, oder davon zu befreien, nur darf, bei einem und demselben Gegenstande, der Abgabesatz des einen Gouvernements, den, des andern, nicht überschreiten. Von den genannten Gegenständen, kann jedoch wenigstens genommen werden:

Von Seiten des Belgischen Gouvernements, dasselbe Waagegeld, welches es von allen bei der Ein- und Ausfuhr zollfreien Gegenständen erhebt;

Von Seiten der Gouvernements zwischen Maas und Weser, diejenigen Zollabgaben, welche durch deren jetzigen Tarif für Erzeugnisse des Bodens und der Fabrikate im Allgemeinen festgesetzt sind.

Es sind die hohen kontrahirenden Theile jedoch übereingekommen:

1. Daß vorläufig, und bis zur Einrichtung der Zölle jenseits der Maas, das Belgische Gouvernement von den, im beiliegenden Verzeichnisse benannten, von dort kommenden, oder dahin gehenden Gegenständen, nur das Waagegeld erhoben wird.
2. Daß gleich nach Einrichtung der Zolllinie auf dem rechten Maas-Ufer, die gegenseitig für jeden Artikel zu bestimmenden Abgaben, nach den Zolltarifen beider Gouvernements und gemäß den oben bestimmten Grundsätzen, definitiv festgesetzt werden sollen.

Art. 4.

In beide Gouvernements sollen zollfrei ein- oder ausgeführt werden können: Getreide und Sämereien in Garben, frische Gemüse und Früchte, Heu und Stroh, geerntet auf Grenz-Ländereien, welche zu Wohnungen gehören, die auf der einen, oder andern entgegengesetzten Grenze liegen; ebenso der Dünger und Saamen, welche nach jenen Ländereien, zur Beackerung derselben geführt werden; es muß jedoch immer die Ein- oder Ausfuhr zu der für jede Frucht passende Erndte, oder Beackerungs-Jahreszeit und zwar zwischen Sonnen-Auf- und Untergang geschehen, und der Besiß solcher Grenz-Ländereien, dem betreffenden Zollbureau, durch ein Attest des Maire, oder Bürgermeister des Orts, wohin sie zur Grundsteuer eingeschrieben sind, jährlich erwiesen werden.

Art. 5.

Die Durchfuhr durch die Länder des Belgischen Gouvernements, soll für die preussischen Länder zwischen Maas und Weser unter denjenigen Formlichkeiten und Bedingungen, welche den begünstigten Nachbarländern bewilligt sind, und zwar höchstens zu einer Abgabe von Ein Procent des Werths für alle Gegenstände, die von jenseits des Meeres, von Frankreich und Holland kommen, oder dahin gehen, statt finden.

Gegenstände, deren Ein- und Ausfuhr in Belgien, nach dem Zolltarife selbst ganz abgabenfrei ist, sollen es auch bei der Durchfuhr sein, und nur das Waagegeld einmal bezahlen.

Art. 6.

Beide hohen kontrahirenden Theile sind übereingekommen, sich gegenseitig alle, sowohl allgemeine, als besondere Beschlüsse, Zollverordnungen und Tarife mitzutheilen, welche von der einen, oder andern Seite bereits

ergangen sind, oder künftig noch ergehen werden, insofern sie auf die gegenwärtige Handels- und Zoll-Uebereinkunft Einfluß haben könnten.

Art. 7.

Die gegenwärtige Uebereinkunft soll von dem Zeitpunkt an, in voller Wirksamkeit treten, wo in den Ländern jenseits der Maas die Zölle in Thätigkeit sein werden.

Sie soll, während der Dauer des jetzigen provisorischen Zustandes der beiden kontrahirenden Länder, eine unumstößlich verbindliche Kraft haben, welche nur dann aufhören kann, wenn durch den Kongreß zu Wien, das Schicksal und die Grenzen der genannten Länder endbestimmt sein werden, und selbst in diesem Falle, kann die Uebereinkunft nur drei Monate nach Aufrufung der von beiden Theilen verabredeten Artikel, außer Kraft treten.

Art. 8.

Die den beiden hohen kontrahirenden Gouvernements vorbehalten Bestätigung dieser Uebereinkunft, soll höchstens binnen vierzehn Tagen ertheilt oder versagt werden.

Abgeschlossen und unterzeichnet zu Brüssel, den 10. Oktober 1814.

Unterz. Bernard. Gericke.

Anlage II.

Traduction de la ratification des conventions de Varsovie.

Nous Alexandre Premier

(suit le Grand titre).

Savoir faisons par les présentes qu'en conséquence des traités conclus entre Nous et L. L. M. M. le Roi de Prusse et l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême, à Vienne le $\frac{21 \text{ Avril}}{3 \text{ Mai}}$ 1815, nos commissaires respectifs ont arrêté et signé à Varsovie, des Conventions, au nombre de neuf, dont la teneur est insérée ici de mot à mot.

Convention

des Commissaires, plénipotentiaires de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, Roi de Pologne, Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, et Sa Majesté le Roi de Prusse relative à l'article 24 du traité d'amitié conclu à Vienne le $\frac{21 \text{ Avril}}{3 \text{ Mai}}$ entre la Russie et l'Autriche et l'article 22 du traité entre la Russie et la Prusse.

§. 1.

La libre navigation des fleuves jusqu'à leur embouchure dans la Mer, tant en descendant qu'en remontant, et la fréquentation des Ports stipulés par les articles 24 du traité avec l'Autriche et 22 du traité avec la Prusse, comprend les fleuves et rivières, qui prennent leur source, traversent ou communiquent au territoire de l'ancien-Royaume de Pologne (1. Janvier année 1772) qui par le moyen des canaux ou par leur confluent dans d'autres fleuves versent leurs eaux dans la Mer.

§. 2.

La navigation des fleuves et rivières jusqu'à leur embouchure, dans la Mer, tant en descendant qu'en remontant et la fréquentation des Ports ainsi déterminés, sera libre de telle sorte, qu'elle ne puisse être interdite à aucun de sujets des trois Hautes Puissances Contractantes de même qu'aux habitans de la Ville libre de Cracovie et de son territoire.

§. 3.

Les principes ci-dessus énoncés sont applicables:

- a. aux hafs.
- b. aux canaux existans actuellement et à ceux à entreprendre à l'avenir.
- c. enfin à tous les fleuves navigables actuellement, ou qui le seroient à l'avenir, ayant leurs cours entre les frontières orientales de l'ancienne Pologne, l'Oder, la Dwina, le Dniepr, le Dniestr et le Pruth, y compris les dits fleuves.

Le 11/23 Mars 1817.

de Schaschuk. L. de Baykoff. de Leipziger. F. de Würst. Semler. Otto de Lawenstern. August Kicki. Jean Comte Tarnowsky. d'Okolow. de Wulfen.

Le Secrétaire perpétuel Théodore de Valz.

Convention

des Commissaires Plénipotentiaires de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, Roi de Pologne, Sa Majesté l'Empereur d'Autriche et Sa Majesté le Roi de Prusse, relative à l'article 25 du traité d'amitié conclu à Vienne le $\frac{21 \text{ Avril}}{3 \text{ Mai}}$ 1815 entre la Russie et l'Autriche et 23 du traité entre la Russie et la Prusse.

§. 1.

Le droit de halage et d'attérage sur les rives des fleuves, les bords des rivières, et canaux mentionnés dans la Convention sur les articles 24 et 22 des traités conclus à Vienne, sera commun à tous les sujets des trois Hautes Puissances Contractantes et aux habitans de la Ville libre de Cracovie et de son territoire.

§. 2.

Pour garantie dans toute sa plénitude la jouissance et l'exercice de ce droit et pour écarter toute entrave à la libre navigation et au flottage sur tous les fleuves, rivières et canaux, il est stipulé:

- a. D'établir respectivement des chemins de halage partout où il sera trouvé nécessaire et de veiller à leur bon entretien.
- b. De fixer d'une manière invariable pour l'attéragé une étendue de terrain de 15 aunes de Pologne, sur chaque rive, sans aucune rétribution de la part des Commerçants, partout où il n'y a ni culture, ni habitation.

§. 3.

Les réglemens de police et de navigation existants, de même que ceux, qui pourroient être publiés à ce sujet, n'établissant aucune redevance et n'ayant d'autre bût, que le maintien de bon ordre, et de la sûreté de la libre navigation, seront communiqués aux Consuls respectifs pour la pratique commune des Commerçants.

§. 4.

Les sujets auxquels est appliqué le privilège de la libre navigation sur les fleuves et canaux, jouiront mutuellement chez leurs voisins des droits accordés aux Commerçants nationaux. Obligés d'observer strictement les réglemens de police et de navigation, en vigneur dans chaque pays, ils y seront traités, sous le rapport des péages en parfaite égalité avec les indigènes.

Le 16/28 Mars 1815.

de Schaschuk. L. de Baykoff. de Leipziger. F. de Würst.
Semler etc.

Le Secrétaire perpétuel Théodor de Valz.

Convention

relative à l'article 25 du traité conclu à Vienne le $\frac{21 \text{ Avril}}{3 \text{ Mai}}$ 1815
entre la Russie et la Prusse.

Dans le but de mettre en exécution le principe admis dans l'article 24 du traité, et par suite des stipulations contenues dans l'article 28 relativement à la circulation la plus illimitée de toutes les productions du sol, et de l'industrie, entre les provinces de l'ancienne Pologne (année 1772) tous les droits onéreux quelconques d'entrepôt, de rompre charge, d'étape, de non allége et autres de pareille nature, spécifiés ou non spécifiés, qui pourroient avoir existé contrairement à la liberté de la navigation des fleuves, rivières et canaux en question, dans toute leur étendue, sont abolis à jamais en vertu de la présente Convention.

Le $\frac{25 \text{ Mai}}{6 \text{ Juin}}$ 1816.

L. de Baykoff. de Leipziger. F. de Würst. Semler etc.
Le Secrétaire perpétuel Théodor de Valz.

Convention

relative à l'article 26 du traité conclu à Vienne le $\frac{21 \text{ Avril}}{3 \text{ Mai}}$ 1815.

En exécution de l'article 26 du traité, les droits et privilèges

de quelques villes et leurs ports, qui portent atteinte à la propriété et qui par conséquent sont en contradiction avec les principes réciproquement adoptés sont abolis en vertu de la présente Convention. Pour assurer au Commerce de l'ancienne Pologne (année 1772) la liberté et l'activité nécessaire à sa prospérité, et lui donner l'extension désirable on est convenu d'adopter pour bases les conditions suivantes :

§. 1.

Tout habitant de l'étendue fixée, par la convention sur l'article 22 sera en droit, moyennant le payement des retributions réglées par les tarifs de la Commission, tant pour l'usage des fleuves, rivières, canaux et écluses, que pour le Commerce d'envoyer, de se faire transporter les productions du sol et de l'industrie Polonoise, par toutes les villes, et tous les ports de l'étendue susmentionnée, jusqu'à la mer, et par la mer, de tirer des marchandises d'outremer, ou les faire venir par terre de l'étranger, et les transporter en retour, toutefois, en les adressant ou à un négociant de la ville ou à un Commissionnaire. Le libre exercice de ce commerce lui est garanti, en vertu de la présente Convention, sous les conditions énoncées ci-dessous sub §. 10.

§. 2.

Il sera libre à tout habitant de l'étendue fixée par la Convention sur l'article 22 de vendre ou de faire vendre en gros à tout habitant de la dite étendue les productions du sol et de l'industrie polonoise dans toutes les villes et ports, qui y sont compris, et de faire des achats, sans devoir demander le droit de citoyen, et sans payer quelque redevance pour y faire le Commerce, patente d'industrie (*Gewerbjchein*) ou le droit de couronne (*Stronfteur*) si cependant il vendit des marchandises ouvrées, il ne jouira de cette liberté que durant six mois, à compter du jour de son arrivée ce terme de six mois à compter du jour de son arrivée. Ce terme de six mois une fois échû, il sera obligé s'il continue de faire le Commerce de payer les mêmes impôts, que payent à leur Gouvernement, les sujets de l'État dans lequel il se trouve et ceux envisagés comme Commissionnaires (voyez §. 10). S'il trouvait avantageux de vendre sa marchandise à un non habitant de l'étendue susmentionnée (*Ausländer*) il sera obligé en tant que les loix l'exigent, de se servir d'un négociant de la ville ou d'un Commissionnaire.

§. 3.

Si cependant à la suite d'un arrangement quelconque, une puissance étrangère obtenoit pour ses sujets la faculté de faire le Commerce dans les villes et ports de l'étendue susmentionnée, sans que les sujets de cette puissance soient obligés de devenir bourgeois des dites villes et de payer, comme tels les redevances établies tous les habitants de cette étendue jouiront de droit comme de fait du même avantage, de faire le commerce d'étranger à étranger (*Gaß mit Gaß*) et de tous ceux qui pourroient être accordés par une des Hautes Puissances contractantes à une Puissance étrangère.

§. 4.

Il lui sera permis de mettre en dépôt, ou d'emmagasiner sa marchandise, pour son compte, ou pour celui d'un autre, et ne s'entendre du prix, pour la jouissance du grenier ou magasin, qu'avec le propriétaire.

§. 5.

Il lui sera permis d'employer ses propres ouvriers ou tels autres, qu'il lui conviendra à toutes les opérations nécessaires pour le transport de sa marchandise du vaisseau dans un magasin, ou l'en retirer, pour le recharger de nouveau, sans que lui, ni ses gens soient dans aucun de ces cas assujettis à telle taxe ou redevance que ce soit.

§. 6.

Il lui sera également permis en tout tems, de vendre ou de faire vendre sa marchandise en gros (c'est-à-dire par Last, par Schiffund, par Schock et par ballot) emmagasinée ou non emmagasinée ou de la faire charger sur des vaisseaux et de l'envoyer à l'étranger. Le débit en détail dans les marchés ouverts, les boutiques ou caves, ne lui sera permis, qu'à certaines époques de l'année durant les foires.

§. 7.

Tout habitant de l'étendue déterminé plus haut, qui se rendra dans une province d'un autre Gouvernement, pour y acquérir une propriété immeuble, ou y exercer tous les genres de commerce ré-ninis (in Globo) tel que :

- a. Le commerce stable en gros ou en détail (ein stehendes Gewerbe zu jedermanns Diensten),
- b. Le commerce d'expédition ou de commission (Commissions- und Expeditions-handel),
- c. Des affaires de banque et de change (Bank- und Wechsel-geschäfte),
- d. Transporter des marchandises par mer en qualité de propriétaire de vaisseau (Schiffs-Nehderung, Treiben)

est absolument obligé de demander le droit de citoyen, et de courir à toutes les charges d'Etat, de corporation et de commune de la ville ou du port où il s'établit, pour exercer les différens genres de commerce, désignés ci dessus, et y jouir alors de toute la plénitude de la protection et des avantages accordés par la loi.

§. 8.

Le droit de citoyen dont l'article 7 fait mention, sera accordé à tous les sujets nés dans l'étendue déterminé plus haut, des qu'ils seront majeurs et que leur réputation sera attestée intacte. Les sujets professant le culte de Moïse ne participeront pas aux mêmes droits et avantages, à moins qu'ils n'en ayent joui dans les provinces qu'ils ont habitées en dernier lieu.

§. 9.

Afin d'établir des règles invariables pour l'exercice du commerce dans les villes maritimes et leurs ports on est convenu de ce qui suit :

- a. Concernant les denrées à mesurer par boisseaux (Scheffel) on comptera 60 boisseaux de Berlin pour un last, dans toutes les villes et ports de la dépendance de Sa Majesté le Roi de Prusse, et dans celles, qui se trouvent sous la domination de Sa Majesté l'Empereur de Russie, on comptera par les mesures de blée y établies.
- b. On déterminera pour les dites villes, qui sont sous la domination de Sa Majesté le Roi de Prusse, d'une manière positive le poids net, pour toutes les denrées et marchandises en ajoutant un pour cent pour celles, qui seront pesées sur la grande balance et un demi pour cent, pour celles, qui le seront sur la petite.
- c. Les productions brutes de tout genre importées dans les villes maritimes, ne seront assujetties au triage (Braf) qu'une seule fois, et cette opération ne sauroient être renouvelée dans une autre ville maritime de la même domination que du consentement mutuel du vendeur et de l'acheteur. Le rebut du triage (Brafabgang) reste en tout cās au propriétaire.
- d. Pour dégager le commerce de toute entrave, et faciliter les opérations qui accompagnent la réalisation des ventes, on est convenu d'abolir à jamais les appropriations vexatoires, dont jouissoient les villes maritimes, comme sous les différentes dénominations de Bürgerrecht, Aufmaß, Krumpmaaß, Brafabgangabfall et autres de pareilles natures, ainsi que les Handlungsbüancen à les Schusmier qui constituoient une espèce de monopole.
- e. Comme il est d'usage de s'entendre préalablement du prix des marchandises à vendre et à acheter, l'on sera tenu désormais de convenir positivement, quant aux fraix et charges qu'exige la réalisation des affaires de vente et d'achat, dans le cās de contestation, les stipulations des parties intéressées serviront seules de bases, et non les usances du commerce particulières de différentes villes.
- f. Comme toutefois pour réaliser la vente d'une marchandise, il est indispensable, qu'elle soit portée au grenier de l'acheteur, afin d'y être pesée, triée ou mesurée, et qu'avant que cette opération (qui demande ordinairement quelques jours) ne soit achevée, l'acheteur ne saurait être tenu, à en payer le prix, où que la nature du contrat ne lui assure la propriété, que lorsqu'il en aura rempli les conditions, il est convenu que cette déposition nécessitée de la marchandise du vendeur polonois, dans le grenier de l'acheteur, ne fait passer la propriété de l'un à l'autre, que lorsque le montant stipulé de la marchandise n'ait été entièrement soldé à moins qu'il ne l'ait vendu à crédit; mais dans le cās, que l'acheteur se déclare insolvable, avant d'avoir rempli les engagements contractés avec le vendeur, et que le con-

cours des créanciers sera déclaré ouvert, par l'autorité compétente, le contrat sera annulé en faveur du vendeur, qui de son côté sera tenu à restituer ou bonifier les arrhes ou à compter (Şaudgele) que lui aurait avancé l'acheteur, de manière qu'aucune des deux parties, ne puisse mettre à profit une circonstance de ce genre au préjudice de l'autre.

§. 10.

Il sera permis à tout habitant de l'étendue fixée par la Convention sur l'article 22 d'exercer le commerce d'expédition ou de commission dans toutes les villes et les ports, qui y sont compris sans être obligés de devenir sujets ou de se faire légitimer, comme citoyen ou bourgeois, il sera envisagé comme Commissionnaire pour un temps indéfini, libre de quitter la ville quand il voudra, sans payer aucun droit de détraction, il lui sera permis de louer des greniers ou magasins pour la conservation des marchandises de commission, ainsi que des vaisseaux pour faire son commerce d'expédition, ces commissionnaires auront la faculté d'acheter, vendre, expédier pour l'étranger et en tirer tout ce qu'ils voudront pour le réexpédier; mais le débit des marchandises d'outremer dans la ville ou port, leur sera interdit. Ils seront tenus à payer une année d'avance les charges d'Etat, de ville ou de corporation existantes dans chaque Etat, pour les indigènes domiciliés non propriétaires, exerçant le même genre de commerce, et seront soumis à l'égal des autres, pendant leur séjour dans les provinces d'une domination étrangère à toutes les lois civiles et criminelles et à toutes les ordonnances de police du pays où ils se trouvent.

§. 11.

Tout ce qui est contraire aux stipulations énoncées dans les articles précédens, soit qu'il ait été accordé, par des concessions et des privilèges, on introduit comme propriété par usage, ou en vertu des prérogatives et droits particuliers des villes et des ports, est censé aboli à jamais en vertu de la présente Convention, et ni saurait être rétabli, in remis en vigueur sous quelque dénomination ou prétexte que ce fut.

§. 12.

Les stipulations contenues dans la présente Convention s'étendent aux habitans de la ville libre de Cracovie et de son territoire.

Ce $\frac{25 \text{ Mai}}{6 \text{ Juin}}$ 1816.

L. de Baykoff. de Leipziger etc.

Le Secrétaire perpétuel Théodor de Valz.

Convention

sur l'article 27 du traité conclu à Vienne le $\frac{21 \text{ Avril}}{3 \text{ Mai}}$ 1815 entre la Russie et la Prusse.

§. 1.

En vertu des stipulations de l'article 27 du traité, il sera libre à chacune des Puissances Contractantes de nommer autant de Consuls ou Agents de commerce qu'il sera jugé convenable d'établir dans les pays de l'étendue fixée par la Convention sur les articles 24 du traité avec l'Autriche, et 22 de celui avec la Prusse et de déterminer les villes ou lieux de résidence des Consuls ou agents de commerce, ainsi que l'étendue dans laquelle ils devront exercer leurs fonctions.

§. 2.

Pour contrôler les Consuls, que chaque Gouvernement trouvera bon d'établir, il lui sera libre également de nommer un Consul général, qui de droit, sera chargé de l'inspection des affaires des Consuls et de leur direction. Ce Consul général aura le droit de s'adresser s'il le jugera convenable directement aux Ministères du Pays où il se trouvera, pour écarter les difficultés ou entraves que le commerce pourrait éprouver. Cette démarche ne pourra avoir lieu toutefois que dans le cas où contre toute attente les autorités locales, se refusoient de faire droit à des réclamations justes.

§. 3.

Lorsqu'une des Puissances Contractantes aura annoncé dans les formes usitées la nomination d'un Consul ou Agent de commerce, le Gouvernement auprès duquel il sera destiné à résider, lui fera délivrer son *exéquatur* en due forme, dans l'espace de quatre semaines. Ce terme échû, le Consul ou Agent sera censé être reconnu et autorisé à remplir les fonctions de sa charge.

§. 4.

Dans les villes ou autres places des frontières, le même individu pourra être accrédité pour deux Gouvernemens, comme par exemple le Consul de Sa Majesté le Roi de Prusse à Brody, pourra exercer sa fonction de même à Radziviloff, et ainsi partout ailleurs où il conviendra aux trois Gouvernemens de nommer des Consuls ou Agents de commerce sur la frontière des pays respectifs.

§. 5.

Une des principales obligations du Consul ou Agent de Commerce, sera de veiller à ce que la Convention présente soit maintenue et exécutée dans tous ses points et clauses.

§. 6.

Dans tous les cas urgens touchans les affaires de commerce, il aura droit de faire des réclamations verbales ou par écrit dans la langue du pays, directement auprès des autorités établies dans l'arrondissement de son Consulat.

§. 7.

Il sera autorisé d'intervenir dans tous les différends, qui pourraient naître entre ses compatriotes Commerçans, ainsi qu'entre eux et les Commerçans ou habitans du pays où il résidera, toutefois, que les parties intéressées voudront l'admettre pour arbitre. Les lois de son pays et les instructions dont il sera muni assigneront

d'ailleurs le degré et la force d'obligation que devra avoir sa décision à l'égard de ses compatriotes et en prescriront les formes.

§. 8.

Il sera également en droit d'assister ses compatriotes commerçants et plaider leur causes auprès des autorités établies dans l'arrondissement de son Consulat dans toutes les affaires, et procès qu'ils pourroient avoir avec les *Douaniers* et habitans du pays ou avec des étrangers par suite des affaires de commerce.

§. 9.

En cas de décès d'un Compatriote commerçant du Consul dans l'arrondissement de son Consulat, les héritiers du défunt étant absens, et n'ayant point de mandataire présent sur les lieux, le Consul aura le droit de s'enquérir des biens et des effets du décédé, de se le faire restituer par les autorités locales, prendre toutes les mesures nécessaires, pour la sûreté de la propriété du défunt, et enfin soigner ses affaires jusqu'à ce que les héritiers ou leurs fondés de pouvoir se présentent.

§. 10.

Outre les différentes obligations dont le Consul est tenu de s'acquitter dans le cas mentionné ci dessus, ainsi que dans tous ceux, qui sont du ressort de sa place, il aura l'autorisation de délivrer des passeports aux sujets de son Gouvernement, qui seraient dans le cas de se rendre pour des affaires de Commerce du lieu où le Consul se trouve, dans une des provinces de l'étendue fixée par la Convention sur les Articles 24 du traité avec l'Autriche et 22 de celui avec la Prusse. Ces passeports seront délivrés gratis, visés par l'autorité compétente du lieu en vingt quatre heures, et seront reconnus et respectés réciproquement. Le Consul est tenu, sous peine de responsabilité personnelle de veiller à ce que ces passeports ne deviennent pour des gens sans aveu et évidemment dangereux, un moyen de s'introduire dans les états respectifs.

§. 11.

Les armes de son pays seront arborées à sa maison pour servir d'enseigne et indiquer sa demeure.

§. 12.

Il sera tenu conformément aux stipulations de l'Article 22 du traité avec la Prusse de délivrer gratis des certificats d'origine d'après la forme prescrite par la présente Convention à quiconque en aura besoin.

§. 13.

En qualité de Consul il sera exempt de toutes les charges, impositions, redevances, taxes et retributions personnelles quelconques, toutefois qu'il n'est pas sujet du pays où il residera, il sera obligé au reste de se conformer aux loix du pays où il reside tant civiles que criminelles, ainsi qu'aux réglemens de police.

Ce $\frac{30 \text{ Mai}}{11 \text{ Juin}}$ 1816.

L. de Baykoff. Semler etc.
Le Secrétaire perpétuel Théodor de Valz.

Convention

sur l'Article 28 du traité conclû à Vienne le $\frac{21 \text{ Avril}}{3 \text{ Mai}}$ 1815 entre Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, Roi de Pologne et Sa Majesté le Roi de Prusse.

§. 1.

Afin de consolider la prospérité des habitans de l'ancienne Pologne (année 1772) d'exiter leur industrie et activer l'agriculture dans les provinces, qui se trouvent actuellement sous la domination de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, Roi de Pologne et de Sa Majesté le Roi de Prusse, il est convenu de permettre à l'avenir et pour toujours la circulation la plus illimitée des toutes les productions du sol et de l'industrie de ces mêmes provinces. Des défences d'entrée et de sortie à ce sujet, ne se feront dorénavant que d'un commun accord entre les deux Gouvernemens.

§. 2.

L'origine des productions de la nature, du sol, des manufactures et des fabriques des Provinces mentionnées, sera constatée par des certificats. Ces Certificats *d'origine* seront délivrés en langue polonoise d'après le modèle ci annexé (Sub Lit A) par les Consuls ou par les Magistrats. Ces derniers ne seront admis, que dans le cas, où la résidence du Consul se trouveroit trop éloignée du lieu de l'expédition des marchandises.

Quoique dans le principe les certificats d'origine doivent être délivrés par les Consuls; mais pour épargner au fabricant ou marchand l'obligation de faire un voyage inutile, toutefois, que le lieu où le fabricat a été produit sera à la proximité de la frontière, ou éloigné de plus de quatre milles de la résidence du Consul, le certificat délivré par le Magistrat aura la même validité que le premier, sous la clause cependant, que les motifs ci dessus seront énoncés.

Les objets tels que le *bois*, les *grains*, les *bestiaux*, les *peaux*, le *suif*, la *laine*, les soies de porcs, la cendre, la potasse, le lin, le chanvre, le goudron, la poix de résine, les cornes, n'auront besoin que d'un simple attestat de l'autorité du lieu, pour pouvoir librement circuler dans les provinces des deux Dominations, et ne payeront que le seul droit de Convention. Tout autre rétribution exigée par les autorités civiles ou militaires, pour la permission d'exporter les produits ci dessus spécifiés, tant fabriqués que crus sera envisagée comme vexatoire.

§. 3.

Pour qu'un fabricat soit muni d'un certificat d'origine, il n'est pas absolument nécessaire, que sa matière primitive soit du crû du sol polonois, il suffit qu'il y soit confectionné et qu'il y ait acquis au moyen de l'industrie nationale le degré de perfectionnement nécessaire pour en faire un objet de consommation.

§. 4.

Les marchandises d'origine polonoise, ainsi que les certificats

dont elles seront accompagnées ne pourront subir aucun autre examen que celui, qui est indispensable, pour constater, que la quantité des objets importés est conforme à la désignation des certificats. Ces derniers pour être valables doivent accompagner les marchandises et les ballots plombés et cachetés.

§. 5.

Pour éviter les abus de contrefaçon *des certificats d'origine*, ils seront accompagnés d'échantillons des marchandises transportées. Ces échantillons seront attachés aux Certificats mêmes au moyen de ficelles et seront munis également du timbre ou du cachet du Consul, Agent de Commerce ou Magistrat, qui l'aura signé. Si la marchandise est de nature à ne pouvoir pas fournir d'échantillon, des plombs d'une même empreinte que celle du certificat seront appliqués à la marchandise même ou à son enveloppe au moyen des ficelles. Le nombre de ces plombs, comme aussi celui des échantillons des marchandises sera exactement et scrupuleusement spécifié dans le certificat d'origine, qui accompagne la marchandise transportée.

§. 6.

Le nombre et la position des bureaux de Douanes frontières respectives sera fixé de manière qu'on n'y apportera à l'avenir des changemens que d'un commun accord. Le tarif annexé à la présente Convention (sub Lit B) aura le même force et validité, comme s'il y aurait été inséré mot-à-mot. Rédigé d'après les principes adoptés par le traité de Vienne il détermine la perception des droits d'importation et d'exportation dont les produits du sol et de l'industrie polonoise sont imposés, et aucune déviation aux fixations de ce tarif ne saurait avoir lieu à l'avenir, que d'un consentement unanime des deux Hautes parties Contractantes. Il leur sera libre en tout cas de baisser à leur gré les différens droits ou impôts et de fixer un droit dit de *contrôle* d'un florin de Pologne par quintal sur l'exportation des produits du sol et de l'industrie polonoise, qui d'après le tarif actuel ne sont pas imposés.

§. 7.

Les productions du sol ou de l'industrie polonoise non spécifiées dans le présent Tarif, qui actuellement ou à l'avenir circuleront comme objets de Commerce, dans les provinces des deux Dominations, seront imposées d'après le principe général établi, c'est à dire que:

- a. Les produits crus de tout genre payeront trois pour cent d'exportation et d'importation.
- b. Les productions fabriquées ne payeront à leur sortie que l'impôt de contrôle et à entrée dix pour cent de la valeur de la marchandise au lieu de son expédition.

Quant aux droits perçus jusqu' à présent sous les différentes dénominations de *centième visa*, *Uebertrag*, *accidens*, *agio*, *impôt* etc. etc. ils sont abolis à jamais.

§. 8.

Les poids et mesures usitées en Prusse serviront de base aux bureaux de Douane pour déterminer la perception des droits, qui d'après le tarif actuel, sont calculés en monnaie courante de Pologne. Les réglemens y annexes (sub Lit. C) serviront de mode pour l'application et l'exécution de ce tarif, et ont la même force et validité que s'ils étoient insérés mot-à-mot dans la présente convention.

§. 9.

Pour écarter toute entrave à la libre circulation des productions du sol et de l'industrie polonoise, elles ne payeront à leur entrée comme à leur sortie d'autre droit, que celui fixé par le présent tarif.

§. 10.

Dans le cas où le propriétaire d'un envoi de marchandises d'origine polonoise après avoir payé à l'un des bureaux de Douane frontière les droits fixés par le tarif, désireroit n'en faire circuler qu'une partie dans l'intérieur du pays, à sa demande le Bureau de Douane est tenu de lui délivrer gratis en bonne et due forme un attestat ou *passirzettel* comme quoi l'origine polonoise de telle ou telle marchandise est constatée par un certificat sur une plus grande quantité, et que l'impôt de ces marchandises est payé.

§. 11.

Les Brevets d'invention (patentes) pourront être accordés comme moyen d'encouragement. Mais ces brevets ne sauroient imposer de restriction que sur les sujets du Gouvernement, qui les aura accordés. La libre circulation de tout ce qui est produit en Pologne, reste loi fondamentale et sera maintenue comme telle dans toute sa vigueur.

§. 12.

Les sujets respectifs des deux Hautes Parties Contractantes, qui pour vendre leur denrées visiteront les foires, ou se rendront pour affaire de commerce dans les provinces polonaises des deux dominations, pourront librement voyager par terre et par eau, sous la foi, d'un attestat de l'autorité compétente du lieu, qu'ils habitent. Ces attestats seront réciproquement respectés par les deux Gouvernemens.

§. 13.

Tous les réglemens et stipulations contenues dans la présente Convention s'étendent également sur les habitans de la ville libre de Cracovie et de son territoire.

Varsovie ce 11/23 Octobre 1816.

Léon de Baykoff. de Leipziger. etc.

Le Secrétaire perpétuel Théodor de Valz.

Convention

des Commissaires Plénipotentiaires de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, Roi de Pologne, Sa Majesté l'Empereur d'Autriche et Sa Majesté le Roi de Prusse, relative à l'Article 26 du

traité d'amitié conclû à Vienne le $\frac{21 \text{ Avril}}{3 \text{ Mai}}$ 1815 entre la Russie et l'Autriche et 24 du traité entre la Russie et la Prusse.

§. 1.

Pour assurer d'avantage la liberté de la Navigation et son activité les Hautes Parties Contractantes sont convenues du principe général, que les sujets respectifs ne seront soumis dans aucun cas, à des impôts ou charges plus considérables, pour l'exercice de la libre navigation et des communications par eau tant naturelle qu'artificielle que les navigateurs du pays.

§. 2.

Les Tarifs et péages actuellement en vigueur pour la navigation des fleuves et canaux dans les pays des deux Dominations, annexées à la présente Convention, serviront de norme pour la perception des dits droits, et ne pourront être haussés que du commun accord des deux Gouvernemens.

§. 3.

Le même principe servira de règle pour tous les canaux à établir à l'avenir dans l'étendue fixée par la Convention sur l'Article 22.

§. 4.

La navigation de la Vistule est déclarée libre de tout impôt à l'exception de celui perçu sur les bateaux sous la dénomination de *Schiffsgefäßgelder*, qui ne sera conservé qu'autant qu'existeront les impôts prélevés actuellement sur le Niémen et le Bong.

Varsovie ce 3/15 Novembre 1816.

Léon de Baykoff. de Leipziger. etc.

Le Secrétaire perpétuel Théodor de Valz.

Convention

sur l'article 29 du traité conclû à Vienne le $\frac{21 \text{ Avril}}{3 \text{ Mai}}$ 1815 entre Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, Roi de Pologne, et Sa Majesté le Roi de Prusse.

§. 1.

Toutes les Provinces de l'ancienne Pologne (de 1772) jouiront d'une parfaite liberté de commerce de transit. Jamais et dans aucun cas, ni les productions du sol et de l'industrie polonoise, ni les marchandises étrangères pour l'usage des sujets de trois Hautes Parties Contractantes, comme objets de commerce de Transit ne seront frappées de prohibition. L'importation et l'exportation par transit de ces objets sera libre dans toutes les villes et ports de mer de l'étendue fixée par la Convention sur l'article 24 du traité avec l'Autriche et 22 de celui avec la Prusse.

§. 2.

Les marchandises étrangères importées en transit par les ports de Danzig, d'Elbing, de Königsberg et de Mémel à l'usage des provinces du ci devant Royaume de Pologne (année 1772) actuelle-

ment sous la Domination de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, pour y être débitées, payeront les droits d'entrée déterminés par les tarifs généraux, qui sont en vigueur dans ces provinces, et auxquels les marchandises du même genre importées par les ports de Liebau, de Windan et de Riga sont soumises.

§. 3.

Les droits de transit à payer dans les villes et ports maritimes pour les productions d'origine polonoise exportées d'une province de la domination de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, Roi de Pologne, ainsi que pour les marchandises étrangères destinées pour les mêmes Provinces sont fixée à cinq pour cent pour l'exportation à raison du prix stipulé par le tarif de convention et à quatre pour cent pour l'importation d'après le tarif ci annexé calculé sur les prix que les marchandises ont à la Rade et dont le montant ne pourra être haussé que d'un accord mutuel.

§. 4.

En conséquence de quoi tous les autres droits des villes et des ports sont abolis à jamais. Les péages, perçus au passage des canaux et écluses déterminés par les tarifs échangés respectivement et les droits perçus des vaisseaux de mer, seront seuls conservés.

§. 5.

Chaque objet d'exportation comme d'importation retournant par la même Douane tant de mer, que de terre, et son identité pouvant être constatée, ne paye plus rien.

§. 6.

Toutes les productions du sol et de l'industrie d'une province Polonoise soumise à l'une des Hautes Parties Contractantes et destinée pour une province polonoise d'une autre Domination passeront par Transit franchises de tout impôt. Elles seront pourvues toutes fois d'un certificat de la première Douane frontière à laquelle elles auront touché. Ce certificat servira à constater à la sortie des marchandises le lieu de leur expédition et indiquera en même temps celui de leur destination.

§. 7.

Le propriétaire d'une marchandise d'origine polonoise, aura droit de changer sa destination de transit en celle de circulation intérieure, et dans ce dernier cas, il ne payera que les droits fixés à cet objet par le tarif de Convention. L'excédent des droits qu'il pourroit avoir payé pour la marchandise déclarée antérieurement pour le Transit lui seront restitués.

§. 8.

Il sera libre aux Gouvernemens respectifs de prendre telles mesures, qui seront trouvées convenables pour prévenir les abus, et empêcher la consommation dans l'intérieur d'une marchandise déclarée pour le transit. Les Douanes respectives seront spécialement chargées de l'exécution de ces mesures.

§. 9.

Les privilèges accordés par la présente Convention pour le

Commerce de Transit, dans toutes les parties de l'ancienne Pologne de 1772 s'étendent également sur la ville libre de Cracovie et son territoire.

Varsovie ce 4/16 Novembre 1816.

Léon de Baykoff. de Leipziger. etc.
Le Secrétaire perpétuel Théodor de Valz.

Convention

sur l'article 30 du traité conclu à Vienne le $\frac{21. \text{ April}}{3. \text{ Mai}}$ 1815 entre
Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, Roi de Pologne et
Sa Majesté le Roi de Prusse.

§. 1.

En exécution de l'Article 30 du traité de Vienne, les privilèges accordés au Commerce des provinces Polonoises (année 1772) sont stipulés et garantis par les Conventions sur les Articles 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28 et 29 du même traité.

§. 2.

Les Conventions signées et échangées par les Commissaires pré-nipotentiaires des Trois Hautes Parties Contractantes et sanctionnées de la rectification des Souverains, seront annexées au Traité à titre d'Acte additionel. Elles serviront à l'avenir de bāse au relations de Commerce de l'ancienne Pologne (année 1772) et auront force de loi.

§. 3.

Le nouvel ordre que cet acte établit sous le rapport des tarifs, des droits et du mode d'exercice du Commerce dans les villes et ports maritimes sera mis en exécution à six semaines à dater du jour de sa publication, ou plutôt si faire se pourra.

§. 4.

L'exécution et le maintien des nouveaux reglemens devant être confiés aux Consuls, leur nomination précédera la publication du présent acte.

§. 5.

Les réglemens existants actuellement dans les États respectifs tant pour la navigation, que pour le Commerce d'importation, d'exportation et de transit seront remplacés par les réglemens arrêtés et déterminés par les dites Conventions en vertu des stipulations du traité de Vienne.

Varsovie ce 4/16 Novembre 1816.

Léon de Baykoff. de Leipziger. etc.

A ces causes, après avoir dûment examiné ces neuf conventions et les différentes pièces, qui s'y trouvent annexées et les ayant agréées, Nous les confirmons et ratifions par les présentes, solennellement et dans toute leur teneur, et promettons sur notre parole Impériale, pour nous et nos successeurs, que tout ce qui a été arrêté dans les dites conventions et leurs annexes, sera inviolablement

observé et exécuté dans notre Royaume de Pologne, Nous réservant, pour les mettre à exécution dans les autres États, appartenant à Notre Empire, de Nous concerter, avec Leurs Majestés le Roi de Prusse et l'Empereur d'Autriche, Roi de Hongrie et de Bohême. En foi de quoi, Nous avons signé de Notre propre main la présente ratification Impériale et ordonné d'y apposer le sceau de Notre Empire. Fait à St. Pétersbourg le six Février de l'an de grace mil huit cent dix sept, et la seizième année de Notre Règne.

(L. S.)

(Signé) Alexandre.

(Contre signé.) Le Secrétaire d'État Comte Nesselrode.

Annexe III.

L'intérêt commun de l'Administration des douanes de l'Empire de Russie et du Royaume de Pologne et de celle des douanes des États du Roi de Prusse, exige d'établir un contrôle rigide au passage en transit par les États prussiens des marchandises étrangères destinées pour l'Empire de Russie et pour le Royaume de Pologne. Sans surveiller ce passage à la rigueur, il ne pourra pas manquer, que des marchandises étrangères chargées de gros impôts dans les États de Sa Majesté l'Empereur de Russie, et dans ceux de Sa Majesté le Roi de Prusse, comme le sucre, le café, les eaux de vie, les vins et quantité d'autres ne soient introduites pendant leur transport en contrebande dans les États respectifs en défraudant les droits, dont elles sont frappées par l'un ou par l'autre des Gouvernemens des ce États.

Lorsque les deux Gouvernemens conviendroient d'établir un contrôle au Transit et au transport des dites marchandises, il ne pourra pas manquer, que leur propre intérêt, ainsi que celui de leurs sujets, qui font le commerce loyal et honnête de marchandises étrangères, n'en fut très fort favorisé.

Ce contrôle ne consisteroit que dans la communication officielle des Douanes respectives de l'expédition des marchandises déclarées en Transit auprès de ces douanes et destinées pour telles villes et telles douanes de la domination étrangère soit Russe, soit Polonoise et de leur arrivée à ces douanes. Le Commerçant seroit obligé sous une peine fixée d'importer dans un terme prescrit les dites marchandises à telle ville et à telle douane, pour lesquelles il les a déclarées et les Gouvernemens respectifs s'engageroient de faire observer à la rigueur la Convention qu'ils auroient conclue à cet

objet. Les commerçans seroient tenus sous une amende fixée de produire à la Douane, par la quelle les marchandises doivent être importées, les billets de transport, qu'ils auront reçus de la Douane, qui a expédiée les marchandises. — Ci joint le projet de la Convention à conclure à cet objet.

Projet d'une Convention à conclure sur le commerce par terre de l'Empire de Russie et du Royaume de Pologne avec les Etats Prussiens.

Afin de favoriser le commerce loyal et honnête des sujets de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies Roi de Pologne et celui des sujets de Sa Majesté le Roi de Prusse, et en surveillant le transport des marchandises chargées dans les Etats respectifs de droits d'entrée ou de sortie, pour garantir mutuellement aux trésors des deux Gouvernemens le revenu qui leur résulte de la perception de ces droits, il a été convenu ce qui suit.

I. De l'expédition des marchandises par les douanes et de leur transport.

§. 1.

Toute marchandise quelconque, qui par la Douane de quelque port de mer ou d'une ville de l'intérieur, ou par la Douane de la frontière de terre des Etats de Sa Majesté le Roi de Prusse sera expédiée soit en Transit, soit en simple transport pour les Etats de Sa Majesté l'Empereur de Russie, doit être munie d'un billet de transport de la Douane qui l'a expédiée.

§. 2.

Ce billet de transport, qui sera donné gratis par la Douane, contiendra la qualité et la quantité des marchandises, les noms des propriétaires ou Commissionaires qui les ont expédiées ainsi que de ceux à qui elles sont adressées, les Numéros ou signes et le poids des Collis de marchandises, le nombre des plombs, dont chaque colli est muni, par la Douane, le tems, dans lequel les marchandises doivent arriver à la douane de frontière Russe ou Polonoise et la route, que le voiturier, qui les transporte, doit tenir.

§. 3.

Les douanes, qui donnent ces billets de transport, sont tenues d'en avertir sur le champ par la post, ou par une autre voie directe et sûre la Douane de Russie ou de Pologne, par laquelle les marchandises doivent passer, pour être importées, soit dans l'Empire de Russie, soit dans le Royaume de Pologne en lui communiquant tout le contenu des billets de transport qu'elles ont donnés.

§. 4.

Les douanes Russes et Polonoises ainsi que les douanes Prussiennes sont tenues de donner gratis au commerçant, sur sa demande, des quittances sur le payement des droits d'entrée, de sortie, et de transit des marchandises qu'elles auront expédiées à tel jour, et à telle année, en exprimant le montant des droits perçus de la quantité de chaque marchandise à part.

II. De l'arrivée des marchandises à la douane de frontière, par laquelle elles doivent être importées.

§. 1.

Lorsque les marchandises expédiées par les Douanes des Etats Prussiens arrivent avec le billet de transport en bon ordre et au tems prescrit aux douanes de la frontière par les quelles elles doivent être importées dans les Etats de Sa Majesté l'Empereur de Russie ces douanes de frontière avertissent incessamment de leur arrivée les douanes, desquelles les marchandises ont été expédiées.

§. 2.

Toute marchandise, qui, en venant des Etats Prussiens, sans être munie d'un billet de transport d'une douane prussienne, arriveroit à une douane de frontière Russe ou polonoise pour être importée dans l'Empire de Russie ou dans le royaume de Pologne, sera arrêtée par la douane auprès de laquelle elle arrive, et la douane examinera à la rigueur les causes du défaut des documens requis.

§. 3.

Lorsque les voituriers ou les conducteurs des marchandises trouvent en route des difficultés imprévues, qui les empêchent d'arriver au tems prescrit à la douane de leur destination, ils sont obligés d'en avertir sur le champ la Douane de frontière, par laquelle ils doivent importer les marchandises, et de prendre des Magistrats du lieu, où ils ont été arrêtés, des attestats sur les causes de leur retard en chemin, sans quoi ils doivent payer les frais de perquisition, qui ont eu lieu pour apprendre les causes de leur retard.

§. 4.

Quand la marchandise ne seroit pas arrivée dans le tems prescrit à la douane de frontière Russe ou Polonoise, par laquelle elle doit être importée dans les Etats de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, Roi de Pologne et que cette douane n'ait pas été instruite des causes du retard de son arrivée: elle doit en avertir sur le champ la Douane prussienne, qui lui a communiqué le contenu du billet de transport donnée par cette Douane.

III. Des lois pénales au sujet de contravention au règlement et aux loix convenues sur le transport des marchandises d'une Douane, de l'une à une Douane de l'autre des deux hautes parties contractantes.

§. 1.

Toute marchandise, qui, en venant des Etats Prussiens, sans être munie d'un billet de transport d'une douane de ces Etats, arriveroit à quelque douane de frontière de terre Russe ou Polonoise, pour être importée dans l'Empire de Russie ou dans le Royaume de Pologne, sera arrêtée par la Douane auprès de laquelle elle arrive et après avoir examiné les causes du défaut du billet de transport requis, lorsqu'elles n'auront pas été trouvées légitimes, elle sera confisquée.

§. 2.

Tout essai de fraude et toute défraudeation qu'on découvreroit, soit à la déclaration des marchandises aux douanes et à leur expédition par les Douanes, soit pendant le transport des marchandises, ou à leur arrivée et visitation aux Douanes pour lesquelles elles sont destinées, seront punis d'après les loix qui existent sur la défraudeation des droits de Douane dans les Etats respectifs des deux hautes parties contractantes.

§. 3.

Le procès en affaire de défraudeation des droits de douane dans les Etats respectifs sera instruit sur le champ aussitôt, qu'a cet objet la Douane de l'une des deux hautes parties contractantes aura fait la réquisition en due forme à telle douane de l'autre des deux Hautes parties contractantes, à laquelle il appartient de faire le procès au coupable, et le coupable, lorsqu'il aura été convaincu de la défraudeation intentée ou commise, sera puni d'après les lois de Douanes existantes dans chacun des deux pays.

IV. Dispositions particulières au sujet du Contrôle à établir.

§. 1.

Comme par les avis, que les Douanes Russes et Polonoises donneront aux Douanes Prussiennes des marchandises, qui, transportées par les Etats Prussiens sont arrivées chez elles, l'Administration des Douanes Prussiennes pourra savoir, si toutes les marchandises, qui ont été déclarées en transit à ces Douanes, sont arrivées aux Douanes russes et polonoises, ou s'il en a passé ailleurs, cette administration communiquera par ses remarques à l'Administration générale des Douanes de l'Empire de Russie et à celles des douanes du Royaume de Pologne, sur ce contrôle des marchandises importées par les Etats Prussiens dans l'Empire de Russie et le Royaume de Pologne, afin de le rendre, pour le bien des deux Gouvernemens et de leurs sujets aussi stricte et parfaite que possible.

§. 2.

Les Administrations générales des Douanes de l'Empire de Russie et du Royaume de Pologne, communiqueront de leur côté à l'Administration générale des Douanes Prussiennes leurs remarques sur le Contrôle mentionné et lui proposeront les mesures convenables pour atteindre le but que les deux Gouvernemens ont en en vue en concluant la présente Convention.



Anlage IV.

Liegt Preußens Glück im freien Manufactur-Verkehr?

Audiat et altera pars!

Es giebt Gedanken, die sich bei der ersten Ansicht mit einer so natürlichen Liberalität ankündigen, daß sie jedes Gemüth ansprechen, dem es an Zeit oder Lust gebricht die Anwendbarkeit näher zu prüfen. Die Verteidiger solcher Gedanken verwalten ein dankbares Amt; denn es gelingt ihnen oft, ohne großen Aufwand von Scharfsinn, und bei nur mäßiger Beredsamkeit, viele — wenn auch nicht zu überzeugen, doch — zu überreden.

Sollte dies nicht mit dem so gerühmten und in der Berliner Zeitung kürzlich so empfohlenen freien Manufactur-Verkehr einigermaßen der Fall sein? Freiheit! welcher Himmel liegt nicht in diesem Worte? was ist anlodender als dieser Begriff?

Der politische Freiheit halber schwindelte nicht längst ein ganzes großes Volk, voll trefflicher Köpfe, und es bedurfte einer langen bitteren Erfahrung um es zu belehren, daß jene Sätze seiner constituirenden Männer, die sich so herrlich anhören ließen, in der Ausführung die zerstörendsten Resultate gegeben hatten. Möge nicht einst in ihrer Art die mercantile Freiheit ähnliche Folgen herbeiführen, und durch theilweise Verarmung unserer Nation den Unterschied zwischen Bücher- und Welt-Kennatniß zu grell bethätigen. Freiheit ist das Lösungswort; aber soll und kann der Mensch frei sein, der in einem Staate lebt? in einer Gesellschaft, die nur durch Aufopferung individueller Freiheiten besteht. Freiheit im ausgedehntesten Sinne des Worts ist mit dem Verhältnisse als Staatsbürger unvereinbar und der philanthropischen Empfindung für allgemeines Menschenglück dient als Gegensatz das absondernde Gefühl der Nationalität. Warum glüht der Franzose nur für Frankreich, der Britte nur für seine Insel? Warum freuet sich dieser seiner erweiterten Macht, während jener über seine verengte Grenze ergrimmt? Hat der Einzelne Vortheil davon, wenn der Staat Provinzen gewinnt oder Colonien häuft? wird er dadurch reicher, gesunder, vornehmer, vermehren sich seine Genossen? keineswegs; im Gegentheil oft seine Lasten, und doch findet jeder sein Glück in dem Gedeihen des Ganzen und freuet sich des Emporkommens des großen Bundes zu dem er, wenn gleich nur als unmerklicher und unbemerkter Bestandtheil gehört. Und dieses große, herrliche von Egoismus so ganz reine Gefühl der Nationalität, welches wir noch ganz kürzlich erst so gewaltige Massen bewegen, solche riesenhafte Hebelkraft beweisen sahen, es sollte bei dieser wichtigen Frage so ganz aus dem Spiele bleiben, und statt dessen bloß ein kaltes calculatorisches Raisonement uns sagen: bei wieviel Procenten es vortheilhafter sei, einen Mitbürger der mit uns einen König liebt und ein Vaterland verteidigt, mit seinen hungernden Kindern über dessen Grenze zu jagen, um den Verdienst einem Fremden zuzuwenden, der uns morgen vielleicht mit den Waffen in der

Hand gegenübersteht? und diesen Calcul selbst, auf den so viel gebaut wird, wer bürgt ihn uns? wie leicht kann er nicht täuschen? Denn, sind einst unsre Manufacturen aufgelöst und die Hände, die sie in Thätigkeit setzen, zerstreut, — werden wir dann nicht den Fremden die Preise bezahlen müssen, die sie uns sehen wollen, und bei deren Bestimmung sie wohl nicht vergessen dürften sich für ihre jetzigen Opfer mit Wucher zu entschädigen.

Bildeten die Völker Europas nur einen Staat, wäre das unheilbringende Project der Universal-Monarchie zur Reife gekommen, so wäre der freieste Verkehr mit Manufactur- wie mit anderen Waaren allerdings unbedenklich. So lange es aber noch abgegrenzte Staaten giebt, so lange ein politischer Körper gegen den andern abgesondert dasteht und jeder sich seines eigentlichen Lebensprozesses erfreuet, so lange muß auch die Frage: was befördert den Wohlstand des Menschen-Geschlechts im Allgemeinen? der Frage weichen: Was frommt dem concreten Staate, dessen Bürger wir sind, mit Rücksicht auf innere und äußere Verhältnisse?

Wie ängstlich sorgsam wird nicht bei Friedens-Verträgen oder Grenzberichtigungen um des kleinsten Distrikts, um des einzelnen Dorfs willen verhandelt; wie werden die Menschen nicht gezählt und gewogen; und bei der Entscheidung unserer Handelsverhältnisse sollte mit Gleichgültigkeit darüber wegesehen werden, ob Hunderttausende von Familien, mehr als die meisten Provinzen an Bevölkerung zählen, dies- oder jenseits unserer Grenze ihren Unterhalt finden? Von 150 Tausend Familien eigentlicher Fabrik-Arbeiter, die vor dem Jahre 1806 im preussischen Staate Wohlstand und Geldumlauf beförderten, durch eine wohlthätige Wechselwirkung den Flor des Landbaues zu begünstigen, den Werth der Grundstücke erhöhen halfen, und im eigentlichen Sinne empfangen, um zurückzugeben: von diesen haben die Zeitumstände und die Ungewißheit über ihre künftige Stellung, vielleicht schon mehr als die Hälfte vertrieben und auch die übrigen werden bald genug folgen, und ein, von der Natur eben nicht sehr parteiisch ausgestattetes Land — meiden, wenn es entschieden sein wird, daß sie darin, außer dem allgemeinen Schutze (den sie überall finden können) weiter nichts zu erwarten haben, als — die Erlaubniß mit den Ausländern zu concurriren.

Vergebens glaubt man sie dadurch zu beschwichtigen, daß man ihnen in schön geschriebenen Aufsätzen beweist: Diese Concurrrenz könne ihnen nicht schaden; sei ihnen im Gegentheil wohlthätig, als Aufmunterungsmittel zum Fleiße und zu mehrerer Industrie, man sei sie dem viel größeren Publico der Consumenten (zu denen sie ja selbst in mancher Beziehung gehörten) schuldig; sie würden ja doch nicht wollen als eine Last ihrer Mitbürger existiren, sich von ihnen über die Gebühr bezahlen lassen, einen Theil ihrer Nahrung als Almosen empfangen und was dergleichen mehr ist. Alle diese bekannten Sätze (wahr oder falsch) müssen schon darum ihre Wirkung verfehlen, weil nur die wenigsten und kleinsten Staaten Europa's sich zu ihnen bekennen, die Regierungen der größten Länder hingegen, als Oesterreich, Frankreich, England, selbst neuerdings Rußland (ob aus geprüfem Entschlusse, oder aus Mangel an belehnten Staatsmännern ist unbekannt) ganz andere Grundsätze in diesem Punkte

befolgen, und den Fabrikanten, die sich bei ihnen niederlassen wollen, ganz andere Vortheile anbieten.

Hierzu kommt noch leider, daß man diese heterodoxen Regierungen mit ihren abweichenden Grundsätzen ihren Zweck erreichen sieht; daß Oesterreichs Fabriken die Bewunderung der Kenner an sich ziehen, daß die französischen ihren alten Ruhm behaupten und England (welches am längsten dieses System befolgt) die seinigen zu der allerdrohendsten Höhe gebracht hat. Dergleichen Thatsachen, die man nun einmal nicht verlegen kann, sind für die Verbreiter einer andern Lehre beiläufig sehr unbedeutsam und wenn sie schon mit dem Ausspruche darüber wegzugleiten suchen: Beispiele beweisen nichts, so können sie doch nicht verhindern, daß der große Haufen, der dem was er sieht mehr traut, als dem was er liest, dabei etwas bedenklich werde und NB. Mancher wohl der Meinung sei: bei allem was in die wirkliche Welt eingreift, beweise gerade Erfahrung mehr als Alles übrige.

Fabriken-Industrie ist ihrer Natur nach viel wandelbarer und beweglicher als der an Grund und Boden gefesselte Ackerbau. Jene kann, ob schon mit einigen Aufopferungen ihren Wohnsitz verändern; Kapital und Kenntnisse sind überall willkommen. Der Fabrikant hat also die Wahl keines Aufenthaltes und zwei Dinge können ihn nur darin bestimmen: Natürliche Vorzüge des Orts oder Vortheile von Seiten der Regierung. In den kleineren Staaten findet er die letztern selten; sie können ihm keinen ausschließlichen Markt anbieten, dessen Umfang anlockend genug wäre. Wendet er sich dorthin, so können es nur überwiegende Localumstände sein, die ihn dazu bewogen haben; Nähe des Materials, Wohlfeilheit der Lebensmittel, Frugalität der niedern Volksklasse, leichte Benutzung der Elemente u. s. w. Mit solchen Hülfsmitteln ausgerüstet, geht dann oft in kleinen Staaten (deren Abgaben überdies, eben weil es kleine Staaten sind, auch nur mäßig zu sein brauchen) die Fabriken-Industrie tiefe Wurzel, und breitet ihren Abjaß über weit entfernte Länder aus. Seht, ruft denn der Theoretiker aus, eines solchen Beispiels erfreut, icht wie sich dies alles von selbst so schön und herrlich gestaltet hat, ohne Monopol, ohne Zuthun der Regierenden! seht, lernt und handelt darnach! — Gut; Aber wer giebt uns diesen vom Himmel begünstigten Boden? Diesen Ueberfluß? Diese Naturkräfte? Wer rückt unser Land um 10 Grad dem Quell des unentgeltlichen Wärmestoffs näher? Wer erlaubt uns unsre Abgaben zu vermindern? Wer versetzt unsre von der Modenschenke nur zu sehr angestechte niedre Volksklasse wieder in die goldene Zeit der alten ehrbaren Sitten und der heilbringenden Mäßigkeit? Zwar sind auch einigen unsrer Provinzen die vorhin angeführten Vorzüge nicht ganz fremd, und der Patriot blickt mit Freuden auf ihre Industrie, wenn schon manche auswärtige Maßregel sie zu untergraben droht; Allein diejenigen Länder, welche den Haupt-Vestandtheil unsers Staats ausmachen, sind weit entfernt ähnlicher Vorzüge sich zu erfreuen, und bieten der Industrie des Fabrikanten nichts dar, was ihn dort hinzuziehen oder festhalten könnte, wenn die Regierung alle Begünstigungen zursückziehen will. Was in aller Welt könnte ihn wohl reizen mit einer largen stiefmütterlichen Natur zu kämpfen, um der bloßen Erlaubniß willen, für das In- und Ausland so

viel zu arbeiten als er — kann, während die Regierungen viel gegnerter Länder es bei allen Naturvorzügen doch nicht für überflüssig halten, ihren Fabriken noch dabei den ausschließlichen Debit im Inlande zu sichern, und ihnen dadurch eine feste ausgedehnte Grundlage zu gewähren, die sie zugleich in den Stand setzt, auch auf dem auswärtigen Markte, so weit er ihnen geöffnet ist, mit Vortheil zu concurriren. Ueberhaupt muß man wohl bedenken, daß wenn man ein Ding erlangen will, was zum Meistgebot gestellt ist, wie es mit der Fabriken-Industrie unter den europäischen Hauptstaaten jetzt gewissermaßen der Fall ist, es sich nicht sowohl davon handle, welchen Werth man selber diesem Dinge beilegen wolle, sondern wie hoch es die Mitbietenden treiben. Wollen wir Fabriken haben, so ist nichts gewisseres als daß wir ihnen mindestens die nämlichen Vortheile anbieten müssen, als andere Regierungen, die mit uns in gleichen und selbst in günstigeren Verhältnissen stehen.

Es ist jedoch weder die Absicht noch der Wunsch, das Fabriken-System bei uns in seiner ganzen pedantischen Strenge zurückzurufen, wie es ehemals in manchen Handbüchern der Staatswirtschaft gelehrt wurde, wo alle übrigen Rücksichten und selbst die wichtige des Ackerbau's hintenangesezt wurden, sobald es darauf ankam einige Thaler Arbeitslohn dem Lande zu erhalten; wo kein Material, selbst kein Halbfabrik ausgeführt und auch nicht die unbedeutendste Manufactur-Waare aus der Fremde eingebracht werden dürfte. Ein solches System paßt freilich nicht mehr zu den jetzigen geklärten Begriffen von Staats-Haushalt und wenn uns die neuere Theorie eines bessern hierin belehrt hat, so mögen wir es ihr danken, wie denn überhaupt wohl kein vernünftiger Mensch ihr helles Licht verachten wird, ohne welches der Staatsmann nur im Finstern tappen würde; aber auch hier, wie fast überall, dürfte die Wahrheit in der Mitte liegen, gleich entfernt von einer excentrischen nur für eine ideale Welt berechneten Liberalität und von einer engherzigen Vorliebe für einen einzelnen Stand. Das Verbot erstrecke sich nicht auf die Ausfuhr roher Erzeugnisse, wenigstens nicht solcher, in deren Preis der Landmann den gerechten Lohn seiner Anstrengung und die nützliche Aufmunterung zu einer erweiterten Cultur finden soll; es erstrecke sich ferner nicht auf Halbfabrikate, da wir dem Ausländer nicht vorschreiben können unsre vollendeten an die Stelle zu nehmen; Es beziehe sich nur auf die Einbringung fremder fertiger Waaren, und auch hier verfare man nicht mit einer peinlichen Aengstlichkeit, die sogar bei fremden Siegellack oder ausländischen Kleiderbürsten Gefahr für das Land erblickt, sondern man habe sich hauptsächlich nur an solche Gegenstände, die eine zahlreiche Menschenklasse ernähren und in jedem Staate gewissermaßen einen Kern von Gewerbsleiß bilden müssen an den sich dann das Uebrige leicht anschließt und gedeiht, ohne welchen aber andere Unternehmen der Art eben so schwer Wurzel fassen, als ein Samenorn auf harter Erdrinde.

Das Weben und Wirken der verschiedenen Zeugarten, die Fertigung der hauptsächlichsten Eisen-, Stahl- und andern Metall-Waaren und die Bereitung des Leders beschäftigten sonst allein $\frac{8}{10}$ unserer Fabrikanten. Würden wir uns diese Gewerbs-Zweige zu erhalten, so hätten wir schon sehr viel gewonnen und dürften wegen der übrigen weniger be-

jorgt sein. Es ist aber keinem Zweifel unterworfen, daß wir in den genannten Artikeln des Auslandes ganz entbehren können, besonders seitdem neuerdings sehr gewerbesleißige Ländertheile zu unserm Bunde hinzuge treten sind, so daß das Inland wirklich an Güte und Preis jeden vernünftigen Anforderungen Genüge leistet und Sachverständige täglich in Verlegenheit kommen, wenn sie die inländischen Waaren von den fremden unterscheiden sollen. Und wäre denn auch wirklich hier und da ein fremdes Zeug etwas schöner, etwas glätter, etwas wohlfeiler als das heimische, ist denn die Entbehnung desselben ein so unerschwingliches Opfer für den Patrioten, der doch sonst in so manchen andern Dingen seine Liebe zu seinem Vaterlande und seinen Mitbürgern bethätigt? und werden nicht unsere Fabrikanten selbst, durch den jetzigen Kampf der Meinungen gewarnt, sich immer mehr bestreben die Vollkommenheit zu erreichen? bildet unser ausgedehnter Staat, bilden die so verschiedenartigen Provinzen, aus denen er besteht, nicht unter sich schon eine hinlängliche Concurrnz, um uns vor allen bösen Folgen eines Monopols zu sichern, und bedürfen wir um uns selbst zum Bessern aufzumuntern, des gefährlichen Mittels einer fremden Wettbewerbung?

O möchte dies doch wohl von denen beherzigt werden, die da be rufen sind die Entschlüsse des besten Königs zu leiten, damit wir nicht willkürlich einer Selbstständigkeit entsagen, die uns gebührt, damit wir nicht eine nützliche zahlreiche Menschenklasse nubewährten Voraussetzungen aufopfern, unsere Städte nicht vollends entvölkern und uns nicht eine Abhängigkeit vom Auslande bereiten, die wir zu spät aber fruchtlos be reuen möchten.

Stark ist das Volk, das sich der fremden Sitte
Sowie der fremden Trachten wehrt,
Und lohnend eigenen Fleiß in eigener Mitte
Die Spindeln wie die Pflugschaar ehrt."

von Beugelin.

Anlage V.

Berlin, den 3. Juni 1818.

An die Herren Fabrikhaber in den Gemeinden Rheydt,
Süchteln, Glabbach, Bierfen und Kaldenkirchen.

Auf die von Ihnen an des Königs Majestät gerichtete und mit einer Vorstellung an mich begleitete Witschrift vom 27. April eröffne ich Ihnen hiermit Folgendes.

Die Fabrikhaber aller Staaten haben seit sehr langer Zeit schon versucht, die ausländische Mitwerbung nicht bloß durch die Vorzüge und Wohlfeilheit ihrer Waaren, sondern auch durch Zwang auszuschließen. Sie haben deshalb bei ihren Regierungen stets Verbote oder wenigstens

hohe Besteuerungen fremder Fabrikate nachgesucht und auch größtentheils erhalten. Solche Erschwerungen der Einfuhr fremder Fabrikate bestehen seit mehr als einem Menschenalter in mehreren der größten europäischen Staaten und bei den verschiedensten Verfassungen, und sie breiten sich fortschreitend über mehrere Länder und Waarenartikeln in dem Maße aus, in welchem mit den allgemeinen Fortschritten der Kultur sich auch der Kunstfleiß immer mehr verbreitet und entwickelt. Dem Preussischen Staate sind sie auch keineswegs fremd geblieben, und es haben in der größern Ländermasse desselben schon seit mehrere Regierungen Verbote oder hohe Eingangszölle gegen die wichtigsten fremden Fabrikate bestanden.

Der Gewerbesfleiß der Provinz Kleve, Jülich, Berg erhob sich zu einer Zeit, wo diese Länder unter mehrere Landesherren vertheilt und so vielfach mit Grenzlinien durchschnitten waren, daß der Gedanke an Abwehrung fremder Zufuhr durch Verbote und Eingangszölle gar nicht aufkommen konnte. Er erreichte demungeachtet schon damals einen hohen Grad von Vollkommenheit und Ausdehnung. Durch die Folgen der französischen Revolution wurde der überseeische Absatz, den die Fabriken dieser Provinz erlangt hatten, ganz zerstört, dagegen aber ihnen der Markt in dem weitläufigen Reiche eröffnet, welches durch die revolutionäre Macht damals entstand. So wenig dauerhaft auch ein Zustand erscheinen konnte, der zu widernatürlich war, um anders als durch Gewalt aufrecht erhalten zu werden, so nahm doch der Gewerbesfleiß die Richtung, welche ihm diese Verhältnisse gaben, mit großer Schnelligkeit und Sicherheit an. Die Zeit hat gerichtet. Frankreich, Italien und die Niederlande sind den Rheinprovinzen wieder so fremd geworden, als sie ihnen vor dreißig Jahren waren, und diese Staaten erschweren den Eingang aller fremden Fabrikate jetzt aus eben der Ansicht, aus welcher die Rheinprovinzen die Erzeugnisse des ausländischen Kunstfleißes von den Märkten Deutschlands abzuhalten suchen.

In den östlichen Staaten Europa's entsteht und wächst mit den Fortschritten der Kultur aus gleichen Ansichten die Neigung, die Mitbewerbung der ausländischen Fabriken zu entfernen.

Zu Rücksicht Englands ist das Verhältniß insofern unverändert, als schon lange vor der Revolution die meisten fremden Fabrikate von dem inneren Verbräuche Großbritanniens ausgeschlossen, die deutschen Messen aber dem britischen Kunstfleiß offen waren. Nur die Bestrebungen einander gegenseitig durch Zölle und Mannigfaltigkeit der Waarentlager, Wohlfeilheit und Bewilligung von Credit zu überbieten, sind in dem Maße umfassender und dringender geworden, in welchem die Fabrikation sowohl in Großbritannien als in Deutschland sich erweitert und das wirkliche Bedürfniß und natürliche Maß des Absatzes weit überschritten hat.

Alle diese Verhältnisse haben auch der Regierung des Preussischen Staates nicht unbekannt bleiben können; und was davon auf besondern örtlichen Beziehungen der Rheinprovinzen beruht, ist durch die vielfältigen Vorstellungen der Fabrikhaber selbst, durch die Berichte der dortigen Behörden und durch eigene Ansicht vollkommen klar geworden. Auch die Möglichkeit, die ausländische Mitbewerbung in solchen Schranken zu erhalten, worin die Vortheile derselben von ihren Nachtheilen nicht über-

wogen werden, ist auf den Grund dieser Kenntniß sorgfältig geprüft worden.

Die Schwierigkeiten, welche aus der zerstreuten Lage der Preussischen Staaten und aus der Länge ihrer Grenzlinien entstehen, und die Vortheile, welche aus der Vereinigung mehrerer deutscher Staaten zu einem gemeinschaftlichen Fabrik- und Handelssysteme hervorgehen könnten, haben der Regierung um so weniger unbekannt bleiben können, als sie auf sehr leicht zu übersehenden Verhältnissen beruhen. Mit steter Rücksicht hierauf ist der Plan zur Reise gediehen, dessen Ausführung des Königs Majestät jetzt beschlossen haben, und welchem gemäß eine Zolllinie die äußern Grenzen der drei westlichen Provinzen des Staats umschließen, dem inländischen Gewerbesleiß durch verhältnißmäßige Besteuerung der gleichartigen fremden Erzeugnisse einen billigen Vorzug sichern und die Freiheit des Verkehrs mit den östlichen Provinzen durch Aufsicht gegen die Einmischung fremder Fabrication möglich machen und schützen wird. Es liegt ganz in dem Geiste dieses Planes, ebensowohl auswärtige Beschränkungen des Handels zu erwiedern, als Willfährigkeit zu vergelten, und nachbarliches Anschließen an ein gemeinsames Interesse zu befördern.

So werden auch die Herren Fabrikinhaber in den Gemeinden Rheydt, Züchteln, Stabbach, Bierßen und Kaldenkirchen Ihre Wünsche soweit erfüllt sehen, als es bei den Mitteln, welche der Regierung zu Gebote stehen, und mit gerechter Rücksicht auf das Ganze, wovon Sie nur einen Theil ausmachen, möglich ist. Es wird auch zu fortschreitender Vervollkommnung des Fabrik- und Handelssystems jede Erfahrung sorgfältig erwogen und den Umständen nach möglichst benutzt werden, welche Sie aus Ihrem besondern Wirkungskreise entnehmen und mit Unbefangenheit und Vertrauen zur Kenntniß der Regierung bringen werden.

Besonders glaube ich Ihre Aufmerksamkeit darauf lenken zu müssen, wie, sehr viel mehr als von besonderen Regierungsmaßregeln, das Gedeihen der Fabrication und des Handels von dem Geiste abhängt, welcher den Gewerbebestand selbst belebt.

Es giebt eine Art, Fabrication und Handel zu betreiben, welche dem Einzelnen für den Augenblick sehr nützlich erscheinen kann, die aber gleichwohl den Keim eines Verderbens in sich trägt, dessen Entwicklung die Macht und Weisheit der Regierung nicht zu hindern vermag.

Die Fabriken werden größtentheils in dem Maße vollkommener und lohnender, in welchem sie mehr in's Große getrieben werden. Dieses Verhältniß reizt sehr oft die Unternehmungen bis auf einen Punkt zu erweitern, wo die Unmöglichkeit des Absatzes sie begrenzt. Diejenigen, welche durch diese natürliche Grenze ihre Unternehmungen beschränkt finden, sind aber nicht immer unbefangen genug anzuerkennen, daß die Mitbewerber, deren Thätigkeit sie beugt, aus derselben Ansicht und mit derselben Befugniß handeln, als sie selbst, und die Versuchung liegt alsdann sehr nahe, sich neben zweckmäßigen und rechtlichen Mitteln zu Erlangung eines Vorzugs auch ungewöhnlicher und ungesetzlicher zu bedienen, deren Folgen ihren Urheber treffen, ohne daß der Staat ihn dagegen zu schützen vermöchte.

Aller Absatz in die Ferne ist abhängig davon, daß theils die Ein-

wohner fremder Länder lernen dasjenige selbst zu erzeugen, was sie bisher vom Auslande entnahmen, theils andere Völker auch anfangen, denselben Markt zu besuchen und als Mitbewerber aufzutreten; theils endlich die Veränderung der Sitte und Gewerbsverhältnisse den Verbrauch mindert. In allen diesen Fällen leiden diejenigen große Verluste, welche bedeutende Kapitale auf die Hoffnung hin angelegt haben, daß ihrer Natur nach so sehr veränderliche Verhältnisse unverändert bestehen würden. Allein auch gegen diese Verluste vermag der Staat nicht zu schützen.

Alle Erschwerungen der Einfuhr fremder Erzeugnisse haben mehrfache natürliche Grenzen.

Ausfuhr und Einfuhr hängen oft sehr enge zusammen. Indem der Fremde gehindert wird, seine Erzeugnisse abzusetzen, verliert er auch die Mittel unsere Erzeugnisse zu kaufen; und dadurch kann sehr leicht auf der einen Seite mehr verloren werden, als auf der andern gewonnen wird. Wenn die Ackerbau- und Viehzucht treibenden Länder an der Nord und Ostsee jetzt sehr vielmehr Fabrikate bezahlen und folglich verbrauchen können, als vor fünfzig Jahren; so liegt die Ursache davon offenbar auch mit in den hohen Preisen, welche seitdem für ihre Erzeugnisse gezahlt worden sind, als in England die Fabrikation das Uebergewicht über den Landbau erhielt, die bis über die Mitte des vorigen Jahrhunderts durch Prämien beförderte Ausfuhr des Getreides aus England aufhörte und es dagegen in vielen Jahren einer großen Einfuhr bedurfte.

Noch näher begrenzen sich die Erschwerungen der Einfuhr durch den Unterschied in den Preisen und der Vollkommenheit zwischen den inländischen und fremden Erzeugnissen gleicher Art. Nur da, wo beide beinahe gleich sind, und eine mäßige Abgabe hinreicht dem Inlande den Vorzug zu sichern, ist die Zurückhaltung der fremden Mitbewerbung gerecht gegen diejenigen, welche die Waare verbrauchen, und deren Vortheil die Regierung ebenso wohl zu beachten hat, als den Vortheil derer, welche die Waare erzeugen.

Am nächsten werden die Erschwerungen der Einfuhr beschränkt durch den Grad von Rechtlichkeit, der im Fabrikhandel herrscht. Der gefährlichste Contrebandier ist ohne Zweifel der inländische Fabrikant selbst, wenn er sein Zeichen auf fremde Waare setzt; und der große Manufakturhändler, dessen Lager aus fremden und inländischen Waaren zusammengesetzt, sich aller klaren Uebersicht entzieht und nur durch seine eigene Ehrlichkeit kontrollirt werden kann.

Endlich liegt unstreitig eine sehr große Annehmlichkeit für den Fabrikunternehmer darin, wenn die Arbeiter von der frühesten Kindheit an zu seiner Fabrikation anschließtlich aufgezogen sind. Der höchste Grad von Fertigkeit und Genauigkeit ist nur durch so frühe Angewöhnung zu erreichen; und nur Menschen, welche schon beim Eintritt in die Jünglingsjahre zu sehr an die Beschäftigung ihrer Eltern gewöhnt sind, um noch eine Wahl zu haben, werden bei dem geringen oder wenigstens unsicheren Erwerb, der den Fabrikarbeitern in der Regel nur gewährt werden kann, sich dennoch dieser Lebensart widmen und fest dabei ansharren. Aber diese Vortheile, auf welchen die Wohlfeilheit und Vollendung der Fabrikarbeiten beruht, werden auch theuer erkauft, durch die Bildung einer

Volksklasse, welche nicht allein die Fähigkeit verliert, selbst zu anderen Gewerben überzugehen, sondern deren häusliche Verfassung es sogar unmöglich macht, ihre in der Regel zahlreiche Nachkommenschaft zu andern Gewerben aufzuziehen. Diejenigen, durch deren an sich wohlgemeinte und verdienstliche Bemühungen eine solche Volksklasse entsteht, haben wohl nicht immer daran gedacht, ob die Vermehrung derselben sich stets in den Grenzen der Möglichkeit, ihr ein anständiges Auskommen zu gewähren, halten möchte. Gleichwohl ist eine strenge Rücksicht hierauf nöthig, wenn aus der Blüte der Gewerbe nicht großes Elend für die Zukunft erwachsen soll.

Indem der Staat den Herren Fabrikunternehmern gern vertraut, daß sie mit Einsicht und Redlichkeit den Nachtheilen vorzubeugen wissen werden, welche nur ihr Benehmen von der Fabrication abwenden kann, darf er auch das Vertrauen von Ihnen erwarten, daß die Regierung auf ihrem Standpunkte die Verhältnisse der Fabriken richtig würdigen und sorgfältig beachten werde.

Zu geneigter Vollziehung Er. Durchlaucht.

Anlage VI.

Article séparé et secret.

S. M. l'Empr. d. t. l. Russies, Roi de Pologne, et S. M. le Roi de Prusse voulant assurer de nouvelles facilités à Leurs sujets Polonois pour Leur commerce réciproque, ont arrêté ce qui suit:
§. 1.

Vu l'article VIII de la Convention de ce jour, qui prononce l'abolition des privilèges et droits exclusifs y spécifiés et contraires au dit article et à la dite Convention, ainsi que la défense des associations que des négocians formeroient entr'eux, soit pour organiser et réintroduire directement ou indirectement de pareils droits et privilèges, soit pour s'appropriier exclusivement un genre de commerce quelquonque, L. L. M. M. l'Empr. d. t. l. Russies, Roi de Pologne, et le Roi de Prusse, aiant garanti à jamais, qu'il ne sera interdit dans aucun cas aux bourgeois indigènes des villes commerçantes de Leurs dominations respectives dans l'étendue désignée à l'Art. I de la Convention de ce jour, de se charger de toutes les expéditions d'importation et d'exportation pour le compte des sujets respectifs de S. M. l'Empr. d. t. l. Russies, Roi de Pologne et de

S. M. le Roi de Prusse, il est convenu, que les dispositions précitées sont applicables aux présentes stipulations ainsi qu'à toutes les associations que des négocians formeroient dans les dites villes pour invalider le présent article.

§. 2.

Tout sujet de S. M. l'Empr. d. t. l. Russies dans le Roïaume de Pologne pourra s'établir dans les villes Prussiennes de Danzig, Elbing et Königsberg, comme sujet temporaire de S. M. le Roi de Prusse et bourgeois temporaire des dites villes aux conditions suivantes:

Il devra professer la religion chrétienne;

Avoir atteint l'âge de majorité fixé par les lois du país, où il doit s'établir;

Avoir étudié le commerce pendant 4 ans dans une maison de commerce chrétienne;

Jonir d'une réputation intacte;

N'avoir jamais encouru de peine criminelle.

§. 3.

Tout sujet de S. M. l'Emp. d. t. l. Russies, dans le Roïaume de Pologne, qui justifiera des qualités ci-dessus énumérées, par un certificat spécial de son Gouvernement, aura la faculté de s'établir, ainsi qu'il vient d'être stipulé, dans les trois dites villes, pour un espace de tems fixé à six années consécutives, lequel terme pourra être renouvelé à son expiration d'après les recommandations amicales que les souverains respectifs s'adresseront à cet effet.

§. 4.

Le dit sujet sera libre néanmoins de quitter la ville de sa résidence, quand il le voudra, en publiant son projet de départ trois mois d'avance à la Bourse et dans les gazettes de la ville. Il pourra dans ce cas sortir du país et retourner dans le Roïaume de Pologne, avec toute sa famille et toute sa fortune, sans subir aucun droit de détraction quelconque.

§. 5.

Comme bourgeois temporaire, il jouira, pendant le tems de son séjour, de toutes les prérogatives sans exception, dont jouissent les sujets indigènes, bourgeois des trois villes susdénommées, et pourra expressément exercer tous les genres de commerce et d'industrie avec les mêmes avantages qu'eux.

§. 6.

Par contre, pendant toute la durée de son séjour, il participera aux mêmes charges d'Etat, de ville et de corporation que les bourgeois indigènes, exerçant le même genre de commerce et d'industrie, et sera considéré comme sujet effectif de S. M. le Roi de Prusse, sauf toute obligation de service militaire personnel, dont il sera exempt lui et sa famille.

§. 7.

S. M. l'Empr. de t. l. Russies, Roi de Pologne, prend réciproquement l'engagement de permettre aux conditions stipulées ci-

dessus, l'établissement d'un égal nombre de sujets Prussiens dans trois villes commerçantes du Royaume de Pologne, laissées au choix de S. M. le Roi de Prusse.

Collationné et trouvé conforme avec l'exemplaire transmis par le Plénipotentiaire Russe à son Gouvernement.

Aix-la-Chapelle ce 11 Novembre 1818.

(signé) Jordan.

A. Matuszewic.

Annexe VII.

Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, Roi de Pologne etc. et Sa Majesté le Roi de Prusse, désirant donner aux principes, sur lesquels l'accord de leurs intérêts repose, et dont l'expression a été consacrée par le Traité signé à Vienne le $\frac{21 \text{ Avril}}{3 \text{ Mai}}$ 1815, un développement plus conforme à l'intimité des liens qui Les unissent, mieux approprié aux besoins de Leurs peuples, plus en harmonie avec le résultat des expériences acquises, et mieux adopté au Système général de Commerce, établi dans les autres Etats de l'Europe; Les deux monarques ont résolu, de confier à des Plénipotentiaires nommés de Leur part, les stipulations d'un acte qui réponde en tout point, aux intentions bienveillantes qui Les animent et aux vues qui Les éclairent.

A cet effet L. L. M. M. I^{le} et R^{le} ont fait choix de, savoir:

S. M. L'Empereur . . .

S. M. le Roi . . .

qui s'étant communiqués leurs pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1.

L'acte additionnel conclu à St. Petersbourg le 7/19 Xbr. 1818 est et demeure aboli d'un commun accord.

Art. 2.

Le Transit de tous les objets de Commerce est parfaitement libre tant par eau que par terre, à travers les Etats de S. M. L'Empereur de toutes les Russies, et ceux de S. M. le Roi de Prusse.

Art. 3.

Le Transit affranchi de tous droits dans les Etats de S. M. L'Empereur de toutes les Russies, Roi de Pologne, sera soumis à

l'imposition la plus modérée dans les Etats de Sa Majesté Prussienne, à l'exemple de ce qui se pratique à l'égard des nations favorisées.

Art. 4.

L'imposition moyenne de 1 p/o à percevoir sur les marchandises évaluées selon leur poids, mesure et quantité, servira de règle au Tarif de transit, qui déterminé et modifié d'après ce principe, demeurera annexé au présent acte et en formera une partie intégrante.

Art. 5.

Il est convenu, que suivant le mode d'évaluation arrêté par le précédent article, nulle marchandise ne pourra être imposée à plus de deux Ecus courant de Prusse par Quintal. Cette estimation sera considérée comme le Maximum auquel le Tarif en vigneur puisse atteindre.

Art. 6.

Afin de prémunir les deux Gouvernemens contre l'introduction et le débit frauduleux des marchandises déclarées en transit, et qui seraient prohibées à l'Intérieur ou plus fortement imposées, et simplifier en même tems, l'opération des douanes, sans préjudice pour le fisc, les trafiquants seront admis, à fournir caution valable.

Art. 7.

Le propriétaire d'une marchandise déclarée en Transit, qui proposera d'en acquitter le Maximum au poids, sera dispensé de la soumettre à toute inspection ou visite ultérieure.

Art. 8.

Le Transit des objets de commerce provenant du sol ou de l'industrie de l'un des États de S. M. L'Emperenr, Roi de Pologne, pour se rendre dans l'autre, sera affranchi de toute imposition.

Art. 9.

Les droits de navigation, établis pour l'entretien des chemins de hallage, ports, écluses, canaux, etc. etc. demeureront invariablement fixés au taux, auquel ils se trouvent établis conformément au tableau ci-joint.

Art. 10.

Il sera réciproquement libre aux bateliers d'emporter sur leurs embarcations les approvisionnement nécessaires pour l'entretien des hommes d'équipage, proportionnement au tems de leur traversée, sans acquitter de droits pour ces objets.

Art. 11.

Dans leurs rélations directes de Commerce les Etats respectifs des deux Monarques seront admis à des exemptions et faveurs spéciales, quel que soit les arrangemens subséquens à intervenir avec d'autres puissances.

Art. 12.

La prohibition subsistant dans le Royaume de Pologne, quant à la libre exportation de tous les objets bruts de son sol, y compris le Minerai, la Calamine etc. etc. (les chevaux seuls exceptés) est et demeure levée.

Art. 13.

Les chanvres et lins, et toutes les fabrications qui en dérivent, provenant des Etats de S. M. Prussienne seront admis dans le Royaume à n'acquitter que la moitié des droits imposés, par le Tarif d'importation actuellement en vigueur. Ils participeront dans la même proportion aux diminutions que ce Tarif subirait par la suite, mais ils ne pourront en aucun cas être chargés au delà du taux, dont ils sont favorisés par le présent acte.

Art. 14.

Le débit des cuirs et peaux tannés et mégés, ainsi que de tous les objets qui peuvent en être fabriqués, et provenant des Etats de S. M. Prussienne, cessera d'être prohibé dans le Royaume de Pologne. Ils seront à leur entrée soumis à un droit double de celui imposé par le Tarif de 1820. S'il arrivait que par la suite, d'autres nations fussent admises à importer leurs cuirs et peaux, et fabrications qui en dérivent, la Prusse jouira toujours du bénéfice de la moitié de l'imposition, à laquelle ces matières seront soumises, sans que le taux accordé en sa faveur, puisse être haussé.

Art. 15.

Afin de ne pas faire concourir abusivement les produits et fabrications de l'Etranger aux bénéfices réservés à la Prusse seulement; les marchandises provenant des Etats de S. M. Prussienne, devront, au lieu de leur expédition être accompagnées d'un certificat d'origine délivré par les autorités de l'endroit. Double expédition en sera adressée au Ministère des finances du Royaume de Pologne pour l'exactitude des contrôles.

Art. 16.

Hors les objets à l'égard desquels il a été stipulé par le présent acte, l'un et l'autre Gouvernement se réserve la faculté de statuer, chacun selon les intérêts de sa position présente ou à venir, quant aux droits dont demeureront passibles les marchandises qui n'ont pas été spécifiées.

Art. 17.

S'il arrivait que par l'effet des vicissitudes attachées aux évolutions commerciales, l'une de deux puissances contractantes reconnut l'opportunité d'introduire quelque amendement ou changement dans les relations de Commerce directes, Elle en préviendrait Son Allié six mois à l'avance. L'époque de la notification ne datera, que du jour auquel elle aura été communiquée.

Art. 18.

Il est entendu, que le Transit libre et soumis aux droits les plus modérés, demeure invariablement subordonné aux principes, que l'acte fondamental du $\frac{20 \text{ Avril}}{3 \text{ Mai}}$ 1815, la pratique des Puissances et les développemens renfermés dans les articles . . . de la présente convention lui assignent.

Annexe VIII.

Contre-projet.

Februar 1824.

L'Acte additionnel du 7/19 Décembre 1818 se trouvant aboli, Sa Majesté le Roi de Prusse et Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, Roi de Pologne, dans les sentimens d'amitié réciproque et d'union intime qui Les animent, sont convenus d'étendre les articles du Traité de Vienne du $\frac{3 \text{ Mai}}{21 \text{ Avril}}$ 1815 qui concernent les relations commerciales, à tous Leurs Etats respectifs en les adaptant, autant que faire se pourra, aux intérêts mutuels de leurs peuples et aux principes administratifs adoptés et suivis de part et d'autre.

A ces fins, Leurs Majesté Royale et Impériale ont nommé des Plénipotentiaires, savoir: Sa Majesté le Roi de Prusse, le Sieur N. N.; et Sa Majesté l'Empereur de Russie, Roi de Pologne, le Sieur N. N., lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs trouvés en bonne et due forme, ont arrêté les articles suivans:

Art. I.

L'exportation de tous les objets de commerce sera parfaitement libre par les frontières de terre qui séparent les Etats des deux Gouvernemens. Elle pourra être soumise à des droits de sortie dont le maximum sera de dix pour cent de la valeur de la marchandise au lieu de son expédition; bien entendu toutefois que ces droits ne pourront dans aucun cas être plus forts à l'exportation par terre qu'à celle par mer.

Art. II.

Quant à l'importation, les deux hautes Parties contractantes se reconnaissent mutuellement la faculté d'imposer, pendant la durée du présent Traité, tels droits d'entrée ou de consommation qu'Elles jugeront convenables. Cependant ces droits pourront jamais être plus forts à l'importation par terre qu'à celle par mer, et le mode de perception sera exactement le même. En outre les objets de fabrication prussienne en lin, laine, cuirs et métaux, munis de certificats d'origine, pourront être importés en Russie et en Pologne moyennant des droits fixes et modérés.

Art. III.

Pour activer autant que possible les relations commerciales on établira sur les frontières réciproques des douanes de première classe (Hauptzollämter) en leur conférant les mêmes attributions que les lois prussiennes et russes assignent aux douanes de la même cathé-

gorie dans les ports de mer respectifs. Par suite de cette disposition on établira les douanes de première classe ci-après :

I. Sur les frontières de la Prusse et de la Russie :

Memel.	Polangen.
Schmalleninken.	Georgenburg.

II. Sur les frontières de la Prusse et de la Pologne :

Schmalleninken.	Kucharskini.
Stallupöhnen.	Wirballen.
Johannisburg.	Kolno.
Soldan (Neidenburg).	Mlawka.
Thorn.	{ Leibitsch, polonais.
	{ Nieszawa.
	{ Sluszewo.
Inowraslaw.	Radziejewo.
Strzalkowo avec	{ Slopse.
Pogorzelice.	{ Peisern.
Elzanky près de Droszew.	Kalisch.
Landsberg.	Prauszkka.

Art. IV.

Afin de faciliter le commerce journalier de lieux limitrophes, on rouvrira les voies de communication, et l'on établira les douanes de seconde classe (Neben Zollämter) qui suivent.

N. N.

N. N.

Dans le cas où des circonstances particulières feraient désirer la translation de l'une ou de l'autre des douanes de cette dernière classe, et des chemins qui y conduisent, l'on s'en avertira et conviendra d'un commun accord des changemens à faire à cet égard.

Art. V.

Dans le même but, et pour faire cesser les obstacles qui entravent le trafic journalier, les objets suivans seront exempts de tous droits d'entrée, de consommation, et de sortie :

- a. Herbe à pâture, foin, paille, légumes frais, bois voituré et non destiné à être embarqué, fruits frais, joncs ou roseaux, sable argile, marne, tourbe, hardes des voyageurs, leur bagage, leur argent comptant, et leurs provisions de bouche.
- b. En général toutes les productions brutes d'une terre particulière traversée par la ligne des limites.
- c. Les objets de main d'oeuvre destinés à être vendus aux foires des villes-frontières par l'ouvrier même.

Les possesseurs des objets indiqués sous *a* et *b*, ne seront pas tenus, dans leur entrée ou sortie, à passer par une douane ni à en prendre la route; en conséquence les chemins et les ponts usités autrefois seront rétablis.

Art. VI.

Le transit de tous les objets de commerce est parfaitement libre tant par eau que par terre à travers les Etats de Sa Majesté le

Roi de Prusse, et ceux de Sa Maj. l'Empereur de toutes les Russies, Roi de Pologne. Par suite de cette disposition, les négocians autorisés à faire le commerce avec l'étranger, auront la faculté de se faire adresser les marchandises déclarées en transit, de les faire décharger, mettre en dépôt, et recharger, sous l'inspection des autorités compétentes, et de les acheminer au lieu de leur destination suivant la volonté du propriétaire.

Art. VII.

Le tarif ci-joint indique les droits de transit à prélever dans les États des deux Gouvernemens, et il est entendu que ces droits ne peuvent être perçus qu'une fois seulement dans les États soumis à la domination de S. M. l'Empereur et Roi.

Art. VIII.

Afin de prémunir les deux Gouvernemens contre le débit frauduleux des marchandises déclarées en transit, les trafiquans seront tenus de fournir une caution équivalente au montant des droits dont elles sont frappées pour la consommation.

Art. IX.

Quant à la navigation et au flottage et quant aux droits établis pour l'entretien des chemins de halage, ports, écluses, et canaux, les sujets de chacune des deux Puissances contractantes seront traités dans les États de l'autre exactement sur le même pied que les indigènes.

Art. X.

Il sera réciproquement libre aux bateliers d'emporter, francs de droits, sur leurs embarcations, les approvisionnement désignés ci-dessous : Pour chaque homme de l'équipage, à compter par jour, deux livres de grosse farine ou de gruau, ou bien un trente-deuxième de boisseau de lentilles ou de fèves et un *demi-quart* de livre de viande sèche. On ajoutera au temps ordinairement requis pour le voyage et le retour du bateau, un espace de temps de *deux* semaines pour son séjour au lieu de sa destination.

Art. XI.

La durée du présent Traité est fixée jusqu'à la fin de l'année 18. ... S'il arrivait que l'une des deux Puissances contractantes reconnût l'opportunité de donner un autre développement aux articles précités du Traité de Vienne, Elle en prévientra Son Allié par les voies ministérielles de manière qu'Il en soit informé *six* mois avant ce terme, au défaut de quoi le présent Traité sera considéré comme tacitement renouvelé pour la même période de *trois* années consécutives, et ainsi de suite d'échéance en échéance.

Observations générales.

I.

La demande contenue dans l'art. 4 du projet de convention présenté par M. le Bar. de Mohrenheim, que le droit de transit dont

seront imposés à travers la Prusse entière tous les objets expédiés de Russie et de Pologne pour l'étranger, ou des pays étrangers pour la Russie et la Pologne, ne soit que *d'un pour cent* de la valeur de la marchandise avec un maximum de *deux écus par quintal* semble être hors de toute proportion avec les offres faites en faveur du commerce prussien, offres qui ne s'étendent même encore qu'au seul Royaume de Pologne. Pour s'en convaincre, il suffit de se rappeler que le tarif de transit prussien annexé sous la lettre *h* à l'Acte additionnel, et qui était basé sur le taux de *quatre pour cent*, avait cependant paru si favorable aux intérêts des provinces polonaises, (et l'expérience a suffisamment démontré à quel point il l'était) que l'on n'hésita pas à accorder, en échange de ces avantages, des concessions essentielles et équitables. Cependant ces concessions ont presque toutes disparu dans le Projet de Mr. le Baron de Mohrenheim, et les éclaircissemens qu'il a donnés verbalement sur les Articles II et III, ont même fait naître le doute si l'offre d'un transit libre d'impôt à travers l'Empire de Russie pourroit être de quelque utilité pour le seul objet de fabrication prussienne qui serait dans le cas de prendre cette direction.

II.

Quoique, aux termes des Articles II et III, le transit à travers toute la Russie soit déclaré exempt d'impôts, on a cependant cru devoir joindre au Contre-projet un Tarif commun où des droits de transit se trouvent aussi admis pour l'Empire de Russie. On a pareillement cru devoir fixer d'une manière positive ce qui doit être entendu par *le commerce de transit*, en partant de la nature même de ce commerce et en lui attribuant la latitude nécessaire pour ne pas être impraticable et illusoire.

III.

Si l'on compare les droits de transit proposés dans le Tarif susnommé, tant avec ceux qui furent prélevés en 1815, qu'avec ceux qui ont été perçus en conformité de l'Acte additionnel, et ceux que fixe l'Ordonnance Royale du 10 Avril de l'année passée, ce qui sera facile au moyen du tableau comparatif ci-joint, on verra combien sont modiques des droits, qui, pour la plupart des articles à imposer, restent même considérablement en deçà de ceux arrêtés par l'Acte additionnel. Ils le sont au point que, non obstant ses dispositions les plus décidément conciliantes, le Gouvernement prussien ne peut faire l'offre d'une pareille stipulation que dans la supposition qu'à son tour il obtiendra les légères compensations, qui se trouvent signalés dans son Contre-projet.

Tarif des droits de transit pour la Prusse, la Russie et la Pologne.

I. Dans la règle, il sera prélevé par quintal brut de Prusse, commun droit de transit, un demi-écu de Prusse (15 Silbergr.).

II. Ce taux général subit trois modifications, suivant que les

objets sont exempt de tous droits, ou sont soumis à des droits moindres ou plus forts.

- A. Tous les objets libres d'impôts à leur entrée et à leur sortie, le sont pareillement dans leur transit.
- B. Les objets dont les droits d'entrée et de sortie, pris ensemble, sont au-dessus d'un demi-écu de Prusse, ne sont imposés dans leur transit que du montant de ces mêmes droits.
- C. Les droits suivans sont prélevés sur les objets dénommés dans le Tarif ci-dessous.

N ^o	Dénomination des marchandises.	Poids et nombre.	Droits de transit.			Observations.
			Tbl.	Sgr.	Pf.	
1	Bétail	1 quint.	—	—	—	Réservé à la discussion. Réservé à la discussion. De même.
2	Bleds de toutes sortes; semence de navets et de lin	1 do.	—	—	—	
3	Bois	1 do.	—	—	—	
4	Chaux et plâtre	1 tonneau ou 4 boisseaux.	—	5	—	
5	Cotons.					
	a. Coton en laine	1 quint.	1	—	—	
	b. Coton filé, blanc et teint, ouates	1 do.	2	—	—	
	c. Toutes sortes d'étoffes de coton, tricot, mousseline cirée .	1 do.	3	—	—	
6	Cuivre et laiton non ouvré et vieux brisé; objets en cuivre et laiton, comme chaudrons, poêles, etc. .	1 do.	1	—	—	
7	Droguerie.					
	Bierre, eau-de-vie, vinaigre, olives, huile de table, vins, fruits du midi, épices, café et surrogats, fruits confits, huitres, moules, sirop, tabac, thé, sucre	1 do.	1	—	—	
	Sont exceptés, et paient:					
	a. Harengs	1 do.	—	5	—	
	b. Beurre, fromage, viande, ris, suif, cire, chaudielles et bougies	1 do.	—	20	—	
8	Drogues médicinales, et autres. Couleurs. <i>Savoir:</i>					
	Huiles de toute espèce, acides, sel ammoniac; sucs, ainsi que couleurs de peinture	1 do.	1	—	—	
	Sont exceptés:					
	Vitriol vert; terres colorantes, jaunes, vertes, rouges, craies, ocre; terre d'ombre; eaux minérales en bouteille et en cruche.	1 do.	—	—	—	
	Ces objets ne paient que	1 do.	—	5	—	
9	Fer et acier.					
	a. Fer de fonte en gueuse ou brisé; fer forgé en verges, en barres					

12	Dénomination des marchandises.	Poids et nombre.	Droits de transit.		Observations.
			Thl.	Sgr. | Pf.	
	plates ou carrées, en cercles, ou en fenilles; acier de toutes sortes non ouvré	1 quint.	—	10 —	
	b. Fer blanc; fil de fer et d'acier; ancre et autres gros ouvrages de ces matières	1 do.	1	— —	
	c. Fins ouvrages de fer, voyez <i>Quincaille</i> .				
10	Goudron et poix	1 do.	—	5 —	
11	Habillemens et linge comme objets de commerce	1 do.	3	— —	
12	Instrumens de musique, de mécanique, de mathématiques, optique, astronomie, chirurgie	1 do.	1	— —	
13	Laines.				
	a. Laine écrue de brebis	1 do.	3	— —	
	b. Laine filée de brebis et de chameau teinte	1 do.	2	— —	
	c. Tissus de laine de toute espèce, ainsi que tissus de poils et de laine mêlés de fils, de lin ou de coton	1 do.	3	— —	
14	Minerai de fer et d'acier; manganèse; graphite; calamine, cobalt	1 do.	—	5 —	
15	Ouvrages de brosiers et tamisier.				
	a. Ordinaires	1 do.	1	— —	
	b. Fins, voyez <i>Quincaille</i> .				
16	Ouvrages ordinaires de cuir, de botterie et de sellerie; voitures matelassées	1 do.	1	— —	
17	Quincaille de toute espèce, d'albâtre, de crystal, verre, corne, bois, cuir, papier, écume de mer, porcelaine, ou paille, de métaux précieux et alliages métalliques, e. t. c.; parfumerie, pastels; fins ouvrages de menuiserie et de paille; ouvrages de chapellerie et de passementerie; objets de parure; jouets pour les enfans	1 do.	3	— —	
18	Sellerie et furrures, ouvrages de toutes sortes	1 do.	1	— —	
19	Soieries. Soie éerne ou filée, ouvrages de soie et mi-soie, ainsi que taffetas gommé et ciré	1 do.	3	— —	
20	Tissus de lin.				
	a. Toile à voile et serpillière	1 do.	—	5 —	
	b. Toile blanchie, teinte ou imprimée, coutil et treillis, napage; bas, rubans, batiste, toile				

N ^o	Dénomination des marchandises.	Poids et nombre.	Droits de transit.			Observations.
			Thl.	Sgr.	Pf.	
	de Cambrai, linon, gaze; toile mélée de coton	1 quint.	3	—	—	
21	Verre vert et blanc; verre pour fenêtres, glaces ou miroirs, amal- gamés ou non	1 do.	1	—	—	
22	Zinc, en masse et en feuilles . . .	1 do.	1	—	—	

Anlage IX.

Protokoll.

Berlin, le 22 Avril 1824.

Les Plénipotentiaires soussignés, de Sa Majesté le Roi de Prusse et de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, Roi de Pologne, s'étant réunis pour négocier, sur la base des articles 22—30 du Traité de Vienne du 3 Mai 1815, concernant les relations commerciales réciproques, les nouveaux arrangements devenus nécessaires par l'abolition de l'acte additionnel du 19/7 Decembre 1818, leurs conférences après un mûr examen, ont eu pour résultat les propositions suivantes destinées à servir de base à la convention qui doit être conclue.

I. Navigation et Commerce.

a. Pour ce qui concerne la fréquentation des ports respectifs, le flottage et la navigation, l'usage des chemins du halage, des écluses et canaux, tant de ceux qui existent actuellement, que de ceux qui pourront être construits à l'avenir, les sujets de chacune des deux hautes parties contractantes sont traités dans les États de l'autre exactement sur le même pied que les indigènes.

b. A l'entrée dans les États respectifs des deux Gouvernements, le patron du bâtiment exhibera une déclaration spéciale de ceux de ses approvisionnementns qui sont sujets à des impositions. On comptera, par jour, pour chaque homme de l'équipage deux livres de pain ou de gruau ou bien un trente-deuxième de boisseau

de lentilles ou de fèves, et un demi quart de livre de viande sèche ou fumée.

On ajoutera au tems requis pour le voyage et le retour du bâtiment, un espace de temps de deux semaines pour son séjour au lieu de sa destination. Révision faite, un double de cette déclaration sera délivré au patron du bâtiment pour lui servir de légitimation, tant au lieu de sa destination que pendant la route.

c. Les sujets réciproques seront traités relativement à tous les droits, et affaires de commerce, dans les Etats de chacun des deux Gouvernemens, exactement de la manière et suivant les principes que les lois du pays prescrivent pour les sujets indigènes.

II. Exportation sur les frontières qui séparent les deux Etats.

L'exportation de tous les produits de sol et de l'industrie sera libre et exempte de tous droits sur les frontières qui séparent les Etats des deux Gouvernemens. On exceptera cependant de cette règle en Russie et en Pologne, les chevaux et en Prusse, la laine.

III. Importation.

a. On établira sur les frontières réciproques les douanes de première classe ou Chef-douanes (*Hauptzollämter*) ci-après :

I. Entre la Prusse et la Russie.

Memel.	Polangen.
Schmaleninken.	Georgenburg.

II. Entre la Prusse et la Pologne.

Schmaleninken.	Kucharskini.
Stallupöhnen.	Wirballen.
Oletzko.	Raczki.
Johannisbourg.	Kollnow.
Neidenbourg.	Mlawa.
Thorn.	{Leibitsch polonais.
Inowraslaw.	{Nieszawa, Sluszewo.
Strzalkowo avec }	Radziejewo.
Pogorzelice. }	{Slupze.
Podkoje près }	{Peisern.
Szalmierzyce. }	Kalisch.
Landsberg.	Prauska.

Toutes les marchandises dont l'importation n'est pas généralement défendue par les tarifs du pays, sans distinction d'espèce ou de quantité, passeront par les routes qui conduisent à ces douanes où elles pourront acquitter tous les droits dont elles sont imposées. On est convenu que les marchandises qui ne sont pas généralement prohibées, pourront être importées par les douanes de première classe ci-dessus nommées, sous les mêmes conditions et au même taux qu'elles sont importées par les ports respectifs des deux hautes parties contractantes. Les draps cependant forment une exception à cette règle.

b. On s'entendra relativement à l'établissement d'un nombre suffisant de douanes de seconde classe (Nebenöffämter) avec des attributions que les deux Gouvernemens respectifs se réservent de prescrire, en ayant égard aux besoins reconnus du menu trafic en général et nommément du commerce journalier des lieux limitrophes. Pour cet effet on exceptera de tous droits d'entrée et de consommation les objets suivans, comme :

Herbages, foin, paille, légumes frais, chicorée fraîche, pommes de terre, raves et navets, volaille et petit gibier de toute espèce, poissons frais, oeufs et lait, bois voituré et non destiné à être embarqué, ramille et balais, osier, fruits frais, joncs ou roseaux, sable, argile, marne, tourbe.

De même on facilitera autant que possible les communications entre les sujets des deux Gouvernemens qui sont dans le cas de se rendre pour affaires sur le territoire de l'autre Etat; il s'ensuit que les chemins vicinaux et les ponts nécessaires seront mis et entretenus en bon état. On est aussi d'accord que la fréquentation des foires respectives sera libre et le maximum des droits d'entrée et de consommation pour les objets de main-d'oeuvre dont l'entrée sera permise à l'avenir et que les ouvriers, tels que : cordonniers, potiers, tonneliers, vanniers, cornetiers, et ferblantiers, y vendent eux-mêmes. ne surpassera pas les droits fixés par le Tarif Prussien du 25. Octobre 1821.

Les deux Gouvernemens, fermement résolus de faire cesser des entraves particulièrement pernicieuses à la partie de leurs sujets qui habitent les contrées voisines des frontières, et de diminuer en même temps le fleau d'un trafic illégitime qui tend à les démoraliser par l'appât du profit attaché à la transgression des codes de douane respectifs, se réservent expressément de statuer, par un règlement particulier dont on conviendra mutuellement, sur les modalités qui seront jugées nécessaires pour donner une exécution franche, utile et non contestée aux principes généraux ci-dessus énoncés et prévenir en même temps les abus dont elle pourroit être susceptible.

c. Pour activer le commerce entre la Prusse, la Russie et la Pologne, les objets en lin, de fabrication prussienne, dûment munis de certificats d'origine, pourront être importés en Russie et en Pologne tant par mer que par terre, et leur consommation ne pourra être imposée de droits plus forts que ceux fixés par le Tarif prussien du 25. Octobre 1821 pour les objets fabriqués en lin, provenant de l'étranger.

d. Moyennant les droits fixés par ce Tarif, tant pour les objets en cuir, coton, soie et métaux, que pour la porcelaine, ces cinq espèces d'objets pourront être importés en Pologne pour la consommation en les nantissant de certificats qui constatent leur origine prussienne.

e. Dans le cas où l'importation des objets désignés sous **c** et **d.** serait généralement permise en Russie et en Pologne moyennant les droits indiqués, ou des droits moindres, les objets de fabrication

prussienne ci-dessus nommés, munis de certificats d'origine, jouiront toujours d'un rabais de 20 pour cent du taux fixé par le Tarif Russe et Polonois.

De son coté la Prusse quand elle jugera convenable de favoriser des produits du sol et de l'industrie à leur importation de l'étranger dans les sept provinces orientales de ses Etats, consent à accorder les mêmes avantages à la Russie et à la Pologne pour les mêmes objets à leur importation dans ses Etats.

f. Les dispositions réglementaires concernant la forme des certificats d'origine mentionnés sous **c. d & e**, et l'expédition des marchandises prussiennes qui en doivent être accompagnées, feront l'objet d'un arrangement particulier.

g. Les bleds de Russie et de Pologne, importés par les frontières orientales des Etats prussiens, tant sur les rivières que par terre, ne seront imposés, à leur transit et pour leur consommation, que des droits suivans :

1. Pour le boisseau, mesure de Berlin, soit de froment, soit de légumes secs 2 Silbg.
2. Pour le boisseau, même mesure, de toutes autres espèces de grains 1 Silbg.

On acquittera pour le bétail de Russie et de Pologne, tant à l'entrée qu'au transit, les droits d'entrée et de consommation généralement établis pour les sept provinces orientales de la Prusse.

h. Les bleds et le bétail provenant de la Prusse, paieront à leur importation en Russie et en Pologne, les droits fixés sous **g**.

IV. Transit.

a. Toutes les marchandises qui seront importées en Prusse sur la frontière orientale, depuis la mer Baltique, près Memel, jusqu'au territoire de la ville libre de Cracovie, pour être exportées par la frontière maritime, ou qui seront importées par cette frontière pour être exportées par la frontière orientale de la Prusse, seront soumises aux droits fixés dans le tarif de transit ci-annexé en langue allemande et qui sera publié en cette forme.

On appliquera au transit par la Prusse sur les frontières occidentales des sept provinces orientales de cet Etat le tarif général Prussien en vigueur pour toutes les nations de telle façon, que les marchandises imposées dans le tarif de transit précité au taux de 4 écus, ne pourront être imposées qu'à un maximum de 3 écus par quintal brut.

b. Le transit au travers du Royaume de Pologne sera entièrement libre de droits dans toutes les directions.

c. Les Gouvernemens Prussien et Polonois se réservent d'adopter les mesures convenables pour empêcher que les objets déclarés en transit ne soient débités pour consommation.

Le Gouvernement Prussien s'engage à ne laisser passer les objets déclarés en transit, dont l'exportation doit être prouvée et vérifiée que par les douanes de première classe, désignées sous III, **a**.

De leur coté la Russie et la Pologne s'engagent à faire mettre

en règle, sans délai, les marchandises exportées en transit de la Prusse, sous le rapport des droits qu'elles ont à payer.

d. Quant au transit sur la route de Brody à Odessa, on s'en tiendra aux dispositions contenues dans l'Ucase du 14 Avril 1818.

e. Il sera permis aux sujets Russes, membres de la première classe des négocians d'importer, par mer, à St. Petersbourg, pour l'usage de leur commerce intermédiaire avec les nations asiatiques, les espèces suivantes de draps Prussiens, savoir ceux nommés

a) Maslower

b) Meseritzer

c) L'espèce dite: Drei, vier und fünf Bleier

d) L'espèce dite: Fabritschnia.

L'importation de ces draps, qui devront être accompagnés de certificats d'origine, aura lieu strictement sous les conditions qui ont été arrêtées par les Ucases du 31 Decembre 1818 et du 15 Decembre 1820.

Les Plénipotentiaires soussignés sont convenus de porter respectivement ces propositions à la connaissance de leurs augustes Souverains et de les soumettre à Leur haute approbation.

sig. Bernstorff.

sig. Mohrenheim.

Erhebungsrolle

der Durchgangs-Abgaben für alle Gegenstände, welche

1. aus der Linie von der Ostsee bei Memel bis zur Grenze gegen den Freistaat Krakau eingehen, um durch die Preussische Staaten jewärts wieder ausgeführt zu werden, und
2. welche auf der Seegrenze der sieben östlichen Provinzen der Preussischen Staaten, zur Wiederausfuhr auf der erstgedachten Linie eingeführt werden,

I. Fünfzehn Silbergraschen, oder ein halber Thaler vom Preussischen Centner Bruttogewicht wird in der Regel an Durchgangs-Abgabe erhoben

II. Abweichungen von diesem allgemeinen Zollsaße treten, je nachdem entweder gar keine, oder höhere oder geringere Durchgangs-Abgaben entrichtet werden müssen, folgende ein:

- a. Alle Gegenstände, die weder beim Ein- noch Ausgange mit Abgaben belegt werden, bleiben auch beim Durchgange ganz frei.
- b. Alle Gegenstände, die beim Ein- und Ausgange zusammengenommen mit weniger als einem halben Thaler an Ein- und Ausgangs-Abgaben belegt worden, sollen auch beim Durchgange nicht mehr, als die Ein- und Ausgangs-Abgaben zusammengenommen entrichten.
- c. Von nachstehenden Gegenständen werden die speciell tarifirten Durchgangs-Abgaben erhoben:

N ^o .	Benennung der Gegenstände.	Gewicht oder Anzahl	Abgabensatz.	
			Zthr.	Gar.
1	Baumwolle	Centner	2	—
2	Wolle	do.	4	—
3	Druckerei- und Apothekerwaaren, auch Farbwaaren und andere Gegenstände des Medicinal- und Ge- werbs-Gebrauch, zahlen die A. D. A. Ausgenommen sind: a. Mineral alkali x.	do.	—	10
	b. Pottasche und ungereinigte Soda, Glas, Hanf, Werg, Seide	do.	—	7 $\frac{1}{2}$
	c. Erde, Farberde x.	do.	—	5
4	Eisen und Stahl	do.	—	7 $\frac{1}{2}$
5	Getreide und Mühlenfabrikate daraus, Hülsenfrüchte und Sämereien: a. Weizen, Erbsen, Linsen, Bohnen, Hirse, Wicken b. Roggen, Gerste, Malz, Hafer, Buchweizen . . . c. Sämereien	Scheffel do. Centner Scheffel Centner	— — — — —	2 1 10 1 7 $\frac{1}{2}$
	d. Mühlenfabrikate	Stück do. do. do.	1 1 — —	10 — 5 —
6	Holz und Holzwaaren	do. 1 Schock 3 Stück 4 do. Schock	— — — — —	1 2 $\frac{1}{2}$ 5 1 10
7	Kupfer und Messing	Centner	1	—
8	Kurze Waaren	do.	4	—
9	Leinwand	do. do. do. Tonne	— — — —	5 — 10 10
10	Material- und Spezerei-Waaren	Centner do. do. do.	1 1 — 1	— — 20 —
11	Matten von Bast	do.	—	5
12	Papier	do.	—	5
13	Salz zum Bedarf der Königl. Polnischen Salz-Admini- stration, und unter Controle der Königl. Preusi- schen Salz-Administration	do.	—	2 $\frac{1}{2}$
14	Seide rohe, Nähseide, auch alle seidene Stuhlwaaren .	do. Last	4 —	— 10
15	Eisene	Centner do.	— —	5 1 $\frac{1}{2}$
16	Wolle	do.	1	—
		do.	2	—
		do.	4	—
17	Zinn	do. do.	— —	10 5

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die Verzollung geschieht überall nach Bruttogewicht.
2. Der Zoll von Produkten und Waaren, welche land- oder stromwärts aus Rußland und Polen kommen, wird ganz in Preussischem Courantgelde entrichtet. Die Zahlung der Gefälle von den übrigen Waaren geschieht nach den deshalb in Preußen bestehenden allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen, nämlich bei Posten von 10 Thlr. und darüber halb in Golde, den Friedrichsd'or zu 5 Thlr. berechnet.
3. Für einen Begleitschein wird erhoben 2 Egr.
Für ein angelegtes Blei .N^o 1 1 Egr.
" " " " .N^o 2 zu Collis die unter
1 Centner wiegen, desgleichen für ein Siegel — Egr. 6 Pf
4. Bei Bezahlung des Steuerjahres für die am höchsten belegten Gegenstände, gehet die Waare ohne Aufmachung der Collis durch.
gez. Verstorff. gez. Mohrenheim.

Anlage X.

Projet d'une convention de commerce entre la Prusse et la Russie.

L'acte additionel du 19/7. Decembre 1818 se trouvant aboli, Sa M. le Roi de Prusse et S. M. l'Empereur de toutes les Russies, Roi de Pologne sincerement animés du désir d'exécuter les dispositions du traité de Vienne du 3. Mai 1815 et d'en faire ressentir les effets salutaires à leurs sujets respectifs, en y apportant les modifications mutuellement convenues, ont nommé pour Leurs Plénipotentiaires etc.

Art. 1.

Traitement des sujets réciproques.

Les sujets prussiens en Russie et en Pologne ainsi que les sujets Russes et Polonais en Prusse seront constamment regardés et traités dans leurs relations de commerce à l'égal des sujets indigènes, bien-entendu cependant que les sujets Prussiens ou Russes et Polonais se soumettent aux loix du pays. Dans tous les cas où les sujets des deux hautes parties contractantes trouveraient avantageux, de vendre leurs marchandises dans les villes ou dans les ports de l'autre domination à quelqu'un qui ne serait pas bourgeois des dites

villes ou ports, ils seront obligés en tant que les lois l'exigent, de se servir de l'entremise d'un négociant bourgeois.

Art. 2.

Les droits d'entrepôt, de rompre-charges, d'étapes, et autres droits et privilèges onéreux de pareille nature, actuellement abolis dans les villes et ports des deux dominations, ne peuvent être rétablis.

Art. 3.

Navigation.

La navigation demeure parfaitement libre, sur le pied où elle se trouve actuellement dans l'un et l'autre état. Les avantages accordés par l'Article 1 aux sujets respectifs s'étendent de même aux vaisseaux et bâtimens qui leur appartiennent, en conséquence les vaisseaux et bâtimens russes et polonais jouiront dans les Etats de S. M. Prussienne des mêmes faveurs et prérogatives, dont jouissent les vaisseaux et bâtimens nationaux. Ces mêmes avantages sont accordés aux vaisseaux et bâtimens prussiens dans les Etats de S. M. l'Empereur de toutes les Russies, roi de Pologne.

Art. 4.

Approvisionnement des bateliers.

Il sera réciproquement libre aux bateliers, d'importer francs de droits sur leurs embarcations des approvisionnemens nécessaires pour l'entretien de l'équipage.

A l'Entrée dans les Etats respectifs des deux Gouvernemens, le patron du bâtiment exhibera une déclaration speciale de ceux de ses approvisionnemens qui sont soumis à imposition. On comptera par jour pour chaque homme de l'équipage, deux livres de pain ou de gruau, ou bien un trente-deuxième de boisseaux de lentilles ou de fèves, un demi-quart de livre de viande sechée ou fumée.

On ajoutera au tems requis pour le voyage et le retour du bâtiment un espace de tems de deux semaines pour son retour au lieu de sa destination. Révision faite, un double de cette déclaration sera délivré au patron du bâtiment, pour lui servir de légitimation, tant au lieu de sa destination que pendant la route.

Art. 5.

Commerce.

Les deux hautes parties contractantes reconnaissent toute l'étendue des avantages que procurerait à leurs sujets réciproques un commerce exempt de prohibition ou d'impôts qui équivaldraient à une prohibition.

Des circonstances impérieuses ne permettant pas néanmoins l'application immédiate et entière de ce principe salutaire, Elles ont cru devoir se borner provisoirement aux dispositions suivantes, qui leur ont paru propres à écarter toute espèce de doute sur la nature de Leurs intentions bienveillantes.

Art. 6.

Exportation.

A l'égard de l'exportation par les frontières qui séparent les Etats respectifs, chaque Gouvernement se réserve de statuer selon

le système qui régit ses intérêts commerciaux. S'il arrivait que l'exportation d'une marchandise quelconque fût défendue ou imposée d'un droit plus élevé à sa sortie, cette défense, ou cette augmentation des droits ne pourra dans ce cas affecter les objets devenus déjà la propriété de l'acquéreur étranger par une transaction antérieure à cette disposition récente.

Art. 7.

Importation.

Quant à l'importation, le commerce des Etats de S. M. l'Empereur et Roi sera traité à l'égal de celui des Etats voisins des sept provinces orientales de la monarchie Prussienne, (leurs enclaves seules exceptées.) avec lesquels il n'existe pas des conventions particulières, ou qui ne joindraient pas au système de douane en vigueur en Prusse. Il est de plus entendu, que les arrêtés de la Diète germanique concernant la libre circulation et l'imposition des produits du sol et de l'industrie des Etats de la confédération n'emporteront nullement avec eux l'application du principe ci-dessus. Par contre le Commerce des sujets de S. M. Prussienne sera traité à l'égal de celui des autres nations les plus favorisées dans les Etats de S. M. Impériale et Royale ou de celles qui pourraient l'être dans la Baltique et sur les frontières occidentales depuis cette mer jusqu'au Dniester.

Art. 8.

Les bleds de la Russie et de la Pologne importés sur la Vistule et le Niemen, et destinés pour les ports de Danzig, Elbing, Königsberg et Memel, ne seront grévés que des droits suivans:

- a. par boisseau (Edeffel) mesure de Berlin, soit de froment, soit de légumes secs 2 Silbergr.
- b. par boisseau (Edeffel) même mesure, de toute autre espèce de grain 1 Silbergr.

Les bleds de Russie et de Pologne importés sur les dits fleuves, et non destinés pour les ports sus-mentionnés ou importés par les autres frontières, acquitteront les droits généraux du tarif en vigueur.

Les bleds provenant de la Prusse acquitteront les mêmes droits à leur importation en Russie et en Pologne.

Art. 9.

On établira sur les frontières réciproques les douanes de première classe ou douanes principales (Hauptzollämter) ci-après:

- I. Entre la Prusse et la Russie:
 - Memel Polangen
 - Schmaleninken Georgenburg
- II. Entre la Prusse et la Pologne:
 - Schmaleninken Kucharskini
 - Stallupöhnen Wirballen
 - Oletzko Raczki
 - Johannisburg Kollnow
 - Neidenburg Mlawa

Thorn	{ Leibitsch-polonais
	{ Nieszawa, Shrszewo
Inowraclaw	Radziegewo
Strzalkowo avec }	Slupce
Pogorzelice }	Peisern
Podkoje près }	Kalisch
Skalmierzyce }	
Landsberg	Pranska

Art. 10.

Toutes les marchandises sans distinction d'espèce ou de quantité, dont l'importation n'est pas généralement défendue par les tarifs du pays pourront acquitter aux douanes ci-dessus mentionnées tous les droits, dont elles sont frappées. L'importation de ces marchandises se fera au même taux et sous les mêmes conditions que les lois du pays attachent à l'importation de ces marchandises dans les ports respectifs de la Baltique.

L'arrac, ou rac, le rum et les eaux-de-vie formeront en Russie la seule exception à cette règle.

Art. 11.

On s'entendra quant à l'établissement d'un nombre suffisant de douanes de seconde classe (Neben Zollämter) avec les attributions que les deux Gouvernemens respectifs se réservent d'arrêter, en ayant égard au besoin reconnu du petit trafic en général nommément du trafic journalier des lieux limitrophes. On exceptera dans cette vue de tout droit d'entrée et de consommation les objets suivans :

herbage, foin, paille, légumes frais, chicorée fraîche, raves et navets, volaille et menu gibier de toute espèce, poissons frais, oeufs et lait, bois de chauffage voituré, bois non-ouvré, non-destinés à être embarqués, ramilles et balais, osiers, fruits frais, jonc ou roseaux, sable, argile, marne, tourbe.

De même on facilitera autant que possible les communications entre les sujets des deux gouvernemens qui sont dans le cas de se rendre pour affaires ou pour visiter les foires sur le territoire de l'autre Etat. Il s'en suit que les chemins vicinaux et les ponts nécessaires seront mis et entretenus en bon état.

On se réserve néanmoins de subordonner ces relations ainsi que les communications des habitans des terres coupées par la frontière à un règlement de police administratif dont les parties contractantes conviendront afin de prévenir les abus que ces rapports de ce genre pourraient favoriser.

Art. 12.

Transit.

Toutes les marchandises qui seront importées en Prusse par la frontière orientale depuis la mer Baltique près Mémel jusqu'au territoire de la ville libre de Cracovie, pour être exportées par la frontière maritime ou qui seront importées par cette frontière pour être exportées par la frontière orientale de la Prusse, seront uniquement

soumises aux droits fixés dans le tarif de transit ci-annexé en langue allemande, et qui sera publié en cette forme.

On appliquera au transit en Prusse par les frontières occidentales des sept provinces orientales de la Monarchie le tarif général Prussien en vigueur pour les autres nations, de telle façon que les marchandises imposées par le tarif de transit précité au taux de quatre écus, ne seront passibles que d'un maximum de trois écus par quintal brut.

Art. 13.

Le transit dans le Royaume de Pologne demeurera entièrement libre et exempt de droits dans toutes les directions.

Art. 14.

Les Gouvernemens de Prusse et de Pologne se réservent d'adopter des mesures convenables pour empêcher que les objets déclarés en transit ne soient débités pour la consommation.

Art. 15.

Le Gouvernement Prussien s'engage à ne laisser passer les objets déclarés en transit, dont l'exportation devra être prouvée et vérifiée, que par les douânes des premières classes désignées sous l'Article 9. De leur côté la Russie et la Pologne s'engagent à mettre en règle sans délai sous le rapport des droits qu'Elles ont à acquitter les marchandises exportées en transit de la Prusse.

Art. 16.

Quant au transit sur la route de Brody à Odessa, les dispositions de l'Onkase du 14/26 Août 1818 demeurent en vigueur.

Art. 17.

Consuls.

Les consuls et agens commerciaux des Puissances respectives, veilleront à l'exécution de la présente convention. Il leur sera désigné l'autorité avec laquelle ils auront à se trouver en relation dans les lieux de leurs résidences et qui sera chargée d'accueillir toutes les réclamations qu'ils feront dans le ressort de leurs attributions.

Art. 18.

Durée du Traité.

La durée de la présente Convention est fixée à neuf ans, à partir du premier Janvier 1825. Six mois avant l'expiration de ce terme, les deux hautes parties contractantes conviendront de sa prolongation, s'il y a lieu. Il est entendu que dans le cas contraire on rentrera simplement et uniquement dans les stipulations du Traité de Vienne signé le $\frac{3 \text{ Mai}}{21 \text{ Avril}}$ 1815, quant à la navigation et au commerce et que tout ce qui a existé depuis sera jugé non advenu.

Article séparé et secret.

Considérant que les deux Grands Duchés de Mecklenbourg ont depuis quelque temps témoigné le désir de conclure avec la Prusse

une convention particulière touchant l'importation de quelques productions de leur sol, moyennant des droits modérés, et que Sa Majesté le Roi de Prusse attaché par des liens de famille aux Maisons régnantes de ces deux Etats éminemment agricoles pourrait être disposé à accepter les compensations offertes par eux pour arriver à ce but, les deux Hautes Parties contractantes sont expressément convenues que les Gouvernemens de Russie et de Pologne ne pourront point invoquer en faveur de leurs importations en Prusse, les stipulations de ces conventions éventuelles, ainsi qu'ils seraient fondés à la faire en vertu de l'article 7 de la Convention signée le

D'autre part S. M. la Roi de Prusse s'engage à ne point faire exhausser pendant la durée de la présente Convention les droits dont ces mêmes productions sont imposées par le Tarif de l'an 1825, lorsqu'elles proviendraient de la Russie et de la Pologne.

Titre XI.

His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, and His Majesty the King of Prussia being equally desirous, of extending and increasing the commercial Intercourse between their respective States, and of affording every facility and encouragement to their subjects engaged in such intercourse, and being of opinion that nothing will more contribute to the attainment of their mutual wishes in this respect than a reciprocal abrogation of all discriminating and countervailing duties which are now demanded and levied upon the Ships or Productions of either nation in the Ports of the other, have respectively appointed their Plenipotentiaries to conclude a convention for that purpose, that is to say, on the part of His Britanic Majesty . . . and on the part of His Prussian Majesty . . . which Plenipotentiaries after respectively communicating to each other their respective full Powers have agreed upon and concluded the following Articles.

1.

From and after the 5th day of April next British Vessels entering or departing from the Ports of His Prussian Majesty's Dominions and Prussian Vessels entering or departing from the Ports of the United Kingdom, shall not be subject to any other or higher

duties or charges whatever they are, or shall be levied on National Vessels, entering or departing from such Ports respectively.

2.

All Articles of the growth, produce or manufacture of any of the Dominions of either Country which are or shall be permitted to be imported into, or exported from the Ports of the United Kingdom and of Prussia respectively in Vessels of the one country, shall, in like manner, be permitted to be imported into and exported from those Ports in Vessels of the other.

3.

All such Goods, wares and merchandise imported into, or exported from the Ports of either Country shall be admitted at the same rate of duty whether imported in Vessels of the other country or in national Vessels, and all such Goods, wares or merchandise exported from the ports of either country shall be entitled to the same Bounties Drawbacks and Allowances whether exported in Vessels of the other Country or in national Vessels.

4.

No priority or preference shall be given by the Government of either Country, or by any Company, Corporation or agent acting on its behalf, or under its authority in the purchase of any article, the growth, produce, or manufacture of either country imported into the other, on account of, or in reference to the character of the Vessel in which such article was imported, it being the true intent and meaning of the high contracting Parties, that no distinction or difference whatever shall be made in this respect.

5.

Each of the High Contracting Parties reserves to itself the Right of terminating this convention. At the expiration of twelve months after due notice to that effect shall be given to the other Party, and it is hereby agreed between them, that at the expiration of that period after such notice shall have been received by either Party, from the other, this convention and all the provisions thereof shall altogether cease to be binding on either Party.

The present convention shall be ratified, and the Ratifications shall be exchanged at London within one month from the date hereof or sooner if possible.

Zulage XII.

Von dem Königl. Bayerischen Rathe
Herrn Bever mitgetheilt.

§. 1.

Die contrahirenden Regierungen werden darüber wachen, daß alle Erzeugnisse und Waaren, welche aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des andern aus- oder eingeführt werden, unwiderruflich einer zollamtlichen Behandlung unterzogen, und unanfgelassen nur auf jenen Wegen aus- oder eingebracht werden, welche unmittelbar zu den gegenüberliegenden Zollstationen führen, so wie daß diese Güter nicht vor Sonnenaufgang und nicht nach Sonnenuntergang über die Grenze gehen; — vorbehaltslich derjenigen Begünstigungen, welche für die Post- und Eilwagen auch Eilrachtfuhren, so wie für Reisende, unter den erforderlichen Vorichts-Maßregeln, eintreten können.

§. 2.

Erzeugnisse und Waaren, welche aus einem Staate zollfrei ausgeführt, in den andern aber nicht zollfrei eingeführt werden können, sollen immer rücksichtlich der Abwägung und der Berichtigung des Stempel- oder Zettel-Geldes zollamtlich behandelt werden. Der hierfür anzustellende Zoll- oder Freischein hat die Gattung und Menge der Waaren zu bezeichnen, und ist bei dem Eintrittsamt gehörig vorzulegen, welches denselben in das Register anzunehmen, und wenigstens wöchentlich einmal über die auf diese Art eingeführten Artikel die Correspondenz mit dem Austrittsamt zu pflegen hat.

§. 3.

Erzeugnisse und Waaren, welche nicht frei vom Zoll aus einem oder dem andern Staat aus- oder eingeführt werden dürfen, sollen gleichfalls der im vorigen §. angegebenen Behandlung unterworfen werden, dagegen dürfen Gegenstände, welche in dem gegenüberliegenden Staate dormalen zu den in der Einfuhr verbotenen gehören, von den Austrittsbehörden zum Eintritte in diesen Staat nicht zollamtlich behandelt, sondern müssen so gleich zurückgewiesen werden. Eine Ausnahme soll der einzige Fall gründen, wenn die immerhin einer genauen Prüfung zu unterziehende legale Bewilligung zur Einfuhr dieser verbotenen Artikel beigebracht würde. Bei solchen Gütern hat die Begleitung durch Zollbedienstete oder Grenzwachmannschaft unbedingt Platz zu greifen, und zwar auch dann, wenn derselben Gegenstände anderen zur Einfuhr erlaubten Waaren beige packt wären.

§. 4.

Eine ganz gleiche Sorgfalt haben die Behörden auf diejenigen Waaren was immer für einer Gattung zu richten, welche durch Träger von dem einen Zollamt zu dem andern gebracht werden.

§. 5.

Zollbare Handelsgüter, welche durch den einen Staat transitiren, um in den andern einzugehen, sollen in der Regel von der letzten Zollstation

jenes Staates d. i. von der Austrittsstation bis zur ersten Zollstation dieses Staates d. i. bis zur Eintrittsstation begleitet, und deren Ans- und Eintritt wenigstens einmal wöchentlich durch Correspondenz zwischen den beiden Grenz-Zollämtern vorläufig angemeldet werden.

§. 6.

Bei denjenigen Zollämtern wo die Entfernung von einander so unbedeutend ist, daß der von den Frachtwägen einzuhaltende Zug ganz im Auge behalten werden kann, ist sich lediglich auf die letzt erwähnte Maasregel der Correspondenz zu beschränken, dagegen ist bei jenen Grenzämtern, bei welchen dieses günstige Verhältnis nicht eintritt, auch nach Lokalverhältnissen die Einleitung dahin zu treffen, daß entweder die Begleitung von dem Zollamte bis zum äußersten Aufspost, oder bis zur wirklichen Grenze bewirkt, und dort auf beiden Seiten Aufsichtsposten feste Aufstellung erhalten, damit dieselbe gegenseitig die Uebergabe der Frachtwägen besorgen, und nach gegenseitiger Auswechslung der Empfangsichine die Begleitung bis zum nächsten Zollamte fortsetzen. Die Bestimmung findet auch auf die Träger von Transitwaaren analoge Anwendung.

§. 7.

Die contrahirenden Regierungen verbinden sich in den angrenzenden Bezirken eine Niederlage oder sonstige Anstalt zum Zweck des Einschwarzens unverzollter oder dormalen verbotener Waaren in das Gebiet des andern contrahirenden Staates nicht zu dulden.

§. 8.

Wenn eine Defraudation gegen die Abgabengesetze eines oder des andern der contrahirenden Staaten durch Mißbrauch der vertragsmäßigen Zollbegünstigungen begangen worden, ist derjenige, welcher sich einer solchen Defraudation schuldig gemacht hat, auf angemessene Zeit von dem ferneren Genuß jener Zollbegünstigungen auszuschließen, vorbehaltlich der nach den Gesetzen für diesen Fall verwirkten Strafen.

§. 9.

Die Behörden, Beamten und Bediensteten der contrahirenden Staaten sollen einander gegenseitig in allen gesetzlichen Maasregeln zur Verhütung oder Entdeckung von Unterschleifen gegen Zoll- und andere Verbrauchsabgaben des einen oder des andern Staates, oder zur Sicherung dieser Gefälle, sowie überhaupt zum Vollzug der zollgesetzlichen Anordnungen, thätig, zweckmäßig und ohne Verzug die geeigneten Mittheilungen machen, um die erforderlichen weiteren Einschreitungen veranlassen zu können, auch in deren Verfolg die weitere geschäftsmäßige Auskunft so schnell als möglich ertheilen.

§. 10.

Demgemäß sind die Behörden, Beamten oder Bediensteten des andern Staates, wenn eine bevorstehende Uebertretung solcher Abgabengesetze des einen Staates zu ihrer Kenntnis kommt, verbunden, auch ohne specielle Aufforderung alle gesetzlichen Mittel zur Verhütung oder Entdeckung derselben anzuwenden.

§. 11.

Wenn die Entdeckung eines Frevels gegen die Abgabengesetze des einen Staates durch die Anzeige von Beamten oder Bediensteten des an-

dem Staates veranlaßt worden, so wird denselben von Seite der betheiligten Regierung nach Umständen, und nach vorhergegangener Rücksprache unter den beiderseitigen Oberbehörden eine angemessene Belohnung zukommen.

§. 12.

Die Detailvorschriften über die Ausführung der vorstehenden Maassregeln zur Sicherung der Zoll- und Verbrauchs-Abgaben, und zu Verhinderung der Schwärzungen und über die Handhabung der Verpflichtungen der Zoll-Bediensteten haben in jedem der contrahirenden Staaten den Gegenstand besonderer nach dem bestehenden Zollsysteme gehörig modificirten Kundmachungen zu bilden.

Separat-Artikel.

Zu §. 3. Wenn kleine Quantitäten von Waaren, deren Einfuhr in dem Nachbarstaate dormalen verboten ist, von Reisenden eingeführt werden wollen, so sollen dieselben von dem Ausgangsamte nicht zurück, sondern gleich den erlaubten Waaren an das gegenüberliegende Eingangsamte angewiesen werden.

Zu §. 7. Unter dem Ausdruck: „angrenzende Bezirke“ sind hier diejenigen Orte zu verstehen, welche von der beiderseitigen Grenze nicht weiter als eine deutsche Meile entfernt sind.

Unlage XIII.

N. 3377. B. Exp. 1.

Berlin, den 2. Mai 1837.

An den Kaiserlich Oesterreichischen außerordentl. Gesandten u.
Herrn Grafen von Trauttmansdorff.

Der Inhalt der dem Königlichen Ministerio der auswärtigen Angelegenheiten von dem Kaiserlich Oesterreichischen Geschäftsträger Herrn Freiherrn von Philippsberg mittelst Note vom 31. July v. J. mitgetheilten Darstellung, worin aus dem Gesichtspunkte der Kaiserlich Oesterreichischen Regierung die Denkschrift beleuchtet worden ist, welche, betreffend die von deren Seite in Antrag gebrachte Uebereinkunft mit Preußen und den mit diesem zu einem gemeinsamen Zollsysteme vereinigten Staaten zum Zwecke gegenseitiger Unterstützung in Verhinderung des Schleichhandels, der verwiegte Geheime Staats-Minister Ancillon unter dem 31. August 1835 dem Herrn Grafen von Trauttmansdorff — ins. tit. — zuzustellen die Ehre hatte, ist von den betreffenden Königlichen Behörden in sorgfältige Erwägung gezogen worden.

Indem der Unterzeichnete sich beehrt, das Resultat hievon nunmehr zur Kenntniß des Herrn Grafen von Trauttmansdorff zu bringen, hat derselbe zunächst zu bemerken, wie man Preussischer Seits, neben dem vollen Auerkenntniße im Allgemeinen, daß befreundete Regierungen sich gegenseitig zur Verhinderung des Schleichhandels thunlichst die Hand zu bieten haben, dennoch nicht umhin kann, bei der Aufsicht zu beharren, daß zu solcher gegenseitigen zollamtlichen Beihülfe zu gedachten Zwecke, welche Vorschriften und Anordnungen erfordert, die nicht in der eigenen Gesetzgebung schon gegründet sind, sondern dem eigenen Verkehr zu Gunsten des Nachbarstaates neue Bedingungen anlegen würden, eine Aehnlichkeit der beiderseitigen Grundsätze hinsichtlich der Zulassung des erlaubten Verkehrs, oder eine Gleichheit der daraus gegenseitig entspringenden Vortheile mit völliger Billigkeit als erforderlich vorausgesetzt werden darf.

Die Preussische Regierung vermag ferner nicht, von der im Einverständnisse mit den übrigen der zunächst beteiligten Mitglieder des Zollvereins ausgesprochenen Ueberzeugung abzugehen, wonach eine Vereinbarung, durch welche in Zollsachen die Annahme, daß gewisse den eigenen verkehrtreibenden Unterthanen nach der eigenen Zollgesetzgebung obliegende Verpflichtungen von ihnen erfüllt seien, von den Amtshandlungen der Beamten des anderen Staates abhängig gemacht würde, sehr bedenklich ist, und es legislativ kaum anders, als durch die Erreichung wesentlicher Verkehrs-Vortheile oder durch die innigste Verschmelzung der Zoll-Interessen der übereinkommenden Regierungen gerechtfertigt werden kann. Die in der jenseitigen Darstellung enthaltene Bezugnahme darauf, daß öfters Regierungen zu einer gegenseitigen Mitwirkung zur Entdeckung und Verhinderung von Uebertretungen der Polizei- oder Finanz-Gesetze, ingleichen zur Einhebung und Sicherung der Schifffahrtsgebühren auf gemeinschaftlichen Flüssen Verträge geschlossen haben, glaubt man Preussischer Seits in jener Hinsicht nicht für maßgebend erachten zu können, weil entweder die Abreden, welche zu letztgedachten Zwecken getroffen wurden, sehr verschieden von der im gegenwärtigen Falle vorgeschlagenen Maßregel, oder weil die Verhältnisse, unter welchen, oder auch die Gegenstände, in Beziehung auf welche sie eingegangen wurden, eine Exemplifikation nicht wohl zulassen. Allerdings hätte, wie in der jenseitigen Darstellung bemerkt worden ist, der Zollverein nicht zu Stande kommen können, wenn es unzulässig wäre, den Nachweis über die Erfüllung bestimmter Verpflichtungen von den Amtshandlungen der Behörden eines anderen Staates abhängig zu machen; allein das Beispiel dieses Vereins beweiset in dieser Beziehung nur, daß unter den Bedingungen gleicher Zollgesetzgebung, einer Gemeinschaftlichkeit der Zolleinkünfte und Handels Interessen, übereinstimmender Grundsätze über die Anstellung der Zollbeamten, und deren auf ihre Zuverlässigkeit den größten Einfluß habenden Besoldungs-Verhältnisse, ferner einer gegenseitigen thätigen Theilnahme an der Zollverwaltung und Beaufsichtigung derselben, ein solches gegenseitiges Verhältnis sich begründen konnte, in welchem die zu dem Zollverein gehörigen Regierungen die sämtlichen Zollbehörden im Vereinsgebiete dermaßen als ein organisch gegliedertes Ganzes ansehen durften, um gegenseitig ihre Zollinteressen auch den Beamten der übrigen Vereinsglieder anvertrauen, und

die Erledigung von der von Verkehrtreibenden in ihrem Gebiete bei der Ein- oder Durchfuhr von Waaren übernommenen Verantwortlichkeit auch durch die Amtshandlungen jener Beamten bekunden lassen zu können. Der Kaiserlich Oesterreichischen Regierung dürfte es nicht entgehen, daß in diesem Zusammenhange die ganze Fülle der Voraussetzungen vorhanden war, unter welchen es auch in legislativer Hinsicht für unbedenklich erachtet werden dürfte, dasjenige zuzugestehen, was, ohne einen ähnlichen Zusammenhang, der Preussischen Regierung allerdings bedenklich erscheint. Auch ist das in der mehrerwähnten Darstellung gewählte specielle Beispiel, daß Preußen eine aus Oesterreich an seiner Grenze zum Durchgange nach Frankreich eingetretene Waare auf dem Grunde einer von dem Badiſchen Grenzollamte ertheilten Bescheinigung als wirklich durchgegangen betrachtet, sehr verschieden von denjenigen Fällen, für welche Kaiserlich Oesterreichischer Seits die in Rede stehende Vereinbarung gewünscht wird, nemlich von der Bescheinigung des Eingangs in dasjenige fremde Gebiet, in welches die transitirende Waare eintreten soll. Handelte es sich um Waaren, welche durch das Gebiet des Zollvereins und durch die Kaiserlich Oesterreichischen Staaten, oder umgekehrt, transitiren sollen, so würde deren gegenseitige Umweisung allerdings minder bedenklich sein, da auch in Oesterreich der Durchgang allgemein erlaubt ist. Aber es ist von Waaren die Rede, welche durch den einen Staat, resp. Verein, transitiren, um in den anderen einzugehen, und hier stellt sich sofort die große Schwierigkeit entgegen, welche darin liegt, daß eine Menge von Waaren in Oesterreich außer Handel gesetzt, mithin deren Einfuhr mit Ausnahme besonderer Bewilligungen, die nicht für den Handel, sondern nur für den Privatgebrauch ertheilt werden, verboten sind. Wenn die vorgeschlagene Vereinbarung bestände, und dergleichen Waaren durch das Vereinsgebiet transitirt wären, um in das jenseitige Gebiet eingeführt zu werden, so würden dieselben natürlicher Weise keine Oesterreichische Eingangsbesccheinigungen erhalten können, um damit die diesseitigen Durchgangs-Abfertigungen zu erledigen. Es würde daher diesseits Nichts übrig bleiben, als, im Widerspruche mit der bisherigen Zollgesetzgebung des Vereins, welche mit Ausnahme des Salzes und der Spielkarten, Durchgangsverbote gar nicht kennt, die Durchgangs-Abfertigungen für jene Waaren beiden Vereins-Zollstellen zu versagen, und, während bisher die Zollbeamten von den Tarifen der hinterliegenden Staaten keine Notiz zu nehmen hätten, eine Abhängigkeit des amtlichen Verfahrens bei den Grenzollämtern des Vereins, wo nach Oesterreich bestimmte Waaren zum Durchgang deklarirt werden, von den in Oesterreich geltenden Tarifbestimmungen, so weit sie die zum Eingange daselbst verbotenen oder außer Handel gesetzten Waaren betreffen, zu statuiren.

Hinsichtlich der jenseitigen Bemerkung, daß der Unterschied zwischen dem Oesterreichischen und dem Vereinszolltarife in der Wesenheit nicht so groß sei, als in der diesseitigen Denkschrift behauptet ward, und daß in der Anwendung die scheinbare Härte des ersteren eben so, als die scheinbare Milde des letzteren schwinde, glaubt man Preussischer Seits nur wiederholt auf die auch jetzt noch fast alle erheblichen Artikel des Kunstfleißes umfassenden jenseitigen Einfuhr-Verbote, und die dem entgegen-

stehenden Bestimmungen des diesseitigen Zollsystems hinweisen zu dürfen, welchem letzteren dergleichen Verbote fremd sind. Der Vereins-Zolltarif belegt nur wenige Gegenstände mit einer hohen Abgabe, und auch diese werden nur dadurch von einer solchen betroffen, daß der Tarif Generalsätze für ganze Waaren-Categorien, und die Abgaben-Erhebung nach dem Gewichte anordnet, was eine höhere Besteuerung der dahin gehörigen gröbereren, schwer ins Gewicht fallenden Waaren mit sich führt, jedoch durch denselben Abgabensatz für die besseren, werthvolleren Artikel der nemlichen Waarengattung großentheils ausgeglichen wird. Nur mit Bedauern hat man die Meinung ausgesprochen finden können, daß der Vereins-Zolltarif sogar mehrere Bestimmungen enthalte, welche offenbar gegen Oesterreich gerichtet seien, wie z. B. bei Eisen, Glas und Leder und den dahin gehörigen Waaren, bei Leinwand und Del ze., und daß, wenn die Vereinstaaten in den für Oesterreich nachtheiligen Bestimmungen nicht noch weiter gingen, man den Grund hiervon nur in ihrem eigenen Vortheile, welcher sie davon abhalte, suchen könne. Die Preussische Regierung nimmt keinen Anstand zuzugeben, daß das System des Vereins, neben möglichster Erleichterung des gegenseitigen Verkehrs mit den übrigen Staaten, auch finanzielle Interessen und einen mäßigen Schutz für die eigene Industrie zum Zwecke hat; daß dasselbe aber seine Tariffsätze in einer gegen einen einzelnen Nachbarstaat gerichteten Tendenz bestimme, ist ein Vorwurf, welchen die Gleichheit des Vereins-Tarifs an allen Grenzen, und was besonders die eben genannten Gegenstände betrifft, eine Hinweisung auf die Fabrication derselben Gegenstände in England, Holland, Belgien und anderen Staaten hinlänglich widerlegen dürfte, selbst abgesehen davon, daß auch bei jenen Gegenständen die bestehenden Tariffsätze das Maas eines billigen Schutzes der eigenen Industrie gegen fremde Concurrnz, unter Berücksichtigung der Eingangsverbote oder prohibitiven Zölle anderer Staaten, keinesweges überschreiten, und sogar geringer sind, als die Tariffsätze Bayerns und Württembergs vor Errichtung des Zollvereins waren.

Bei Erwägung der Frage, ob der Vorschlag gegenseitiger Ueberwachung des Austritts und Eingangs der Durchfuhrgüter in seinen Folgen für beide Theile gleich, oder für welchen Theil etwa überwiegend vortheilhaft sein würde, hat man Preussischer Seits nicht außer Beachtung lassen können, daß Preussen und die übrigen an Oesterreich grenzenden Vereinstaaten von dorthier großentheils nur jenseitige Produkte und Fabricate beziehen, also Gegenstände, welche in Oesterreich im freien Verkehr stehen, auf welche mithin das Uebereinkommen keine Anwendung haben würde. Der wichtigste Artikel des Schleichhandels aus dem Oesterreichischen, namentlich nach Preussen, ist der Ungarwein, welcher aber in den Kaiserlichen Deutschen Provinzen einer so geringen Eingangsabgabe unterliegt, daß deren Entrichtung für den Zweck des Einschmuggelns in das Vereinsgebiet, lohnender ist, als der Vortheil einer unversteuerten, dagegen aber mit einer amtlichen Controle verbundenen Durchfuhr durch die gedachten Provinzen nach dem Vereinsgebiete. Der Transit fremder Güter durch die Kaiserlichen Staaten zum Eingange in letzteres Gebiet, besonders solcher Waaren, welche Gegenstand des Schleichhandels zu sein pflegen, ist

merheblich, wenigstens im Vergleiche mit der bedeutenden Waarenzufuhr in Oesterreich über die Grenzen des Vereins. Der materielle Vortheil, welcher für den letzteren aus dem dringlichen Abkommen entspringen möchte, würde sich daher hauptsächlich auf den Schutz gegen Reimportationen beschränken. Der Unterzeichnete glaubt, bei diesen Andeutungen es bewenden lassen zu können, um die in der jenseitigen Ausführung als sehr wahrscheinlich erachtete Aeußerung, daß das vorgeschlagene Abkommen den Vereinsstaaten einen verhältnißmäßig größeren Gewinn, als Oesterreich genießen werde, zu widerlegen, und, besonders mit Rücksicht auf die jenseitigen Mauth-Gesetze die Meinung zu begründen, daß der Gewinn für diese anser allem Vergleiche mit den überwiegend günstigen Ergebnissen in die jenseitigen Interessen stehen würde.

Es wird Preussischer Seits keineswegs verkauft, daß eine Abwägung der gegenseitigen Verkehrs-Verhältnisse und das hieraus etwa gewonnene Resultat gleicher oder wohl gar überwiegender materieller Vortheile nicht unter allen Umständen zur Bedingung der Bereitwilligkeit, mit einem beschriebenen Staate über Mauthregeln zur Unterdrückung des Schleichhandels zu verständigen, gemacht werden darf, sondern daß auch höhere Beweggründe vorhanden sind, um selbst ohne Rücksicht auf dergleichen Vorteile zur Beschränkung eines Gewerbes thätlichst mitzuwirken, dessen moralische Verwerflichkeit man auch auf Seiten des Zollvereins vollkommen würdigt. Allein wenn die in Antrag gebrachten Mauthregeln eine Abänderung bestehender gesetzlicher Bestimmungen, oder eine Beschränkung des bisher erlaubten Verkehrs erfordern, dann tritt allerdings der Fall ein, ob es Erwägung verdient, ob die angetragene Verkehrsbeschränkung in der ungefähren Gleichheit der Resultate für beide Theile ihre Rechtfertigung finde? Letzteres ist der diesseitigen Ueberzeugung zufolge bei dem nützlich Oesterreichischen Vorschlage nicht der Fall, und deswegen darf die königliche Regierung die, auch von den zunächst beteiligten Vereinsmitgliedern getheilte Besorgniß hegen, daß ein unbedingtes Eingehen auf den vorgeschlagene Uebereinkunft, indem letztere das Interesse der eigenen werbetreibenden unbefriedigt ließe, lebhaftest Klagen derselben hervorzurufen würde. Nur ein großes Mißverständnis würde es sein, wenn diese Besorgniß für einen Beweis einer bedenklichen Unordnung und Zerrüttung der Erwerbsverhältnisse in den Vereinsstaaten, welche es nöthig machte, den mit Hilfe der Waarendurchfuhr verübten Schleichhandel für einen wichtigen Zweig der Beschäftigung und des Einkommens anzusehen, zu halten, oder wenn vermeint würde, daß es sich nur um Beschwerden der Schleichhändler handeln könne. Es ist der ehrenhafte Handels- und Fabrikantenstand, welcher, nach diesseitiger Ansicht keineswegs mit Unrecht, in den Druck des jenseitigen Systems Klage führt, und von welchem, er in der früheren diesseitigen Denkschrift bereits bemerkt worden ist, Wünsche auf Eingangsverbote oder höhere Zölle gegen die Oesterreichischen Fabrikate gerichtet werden, und in der Hoffnung verlaubar worden sind, daß die Ergreifung solcher Mauthregeln das kaiserliche Gouvernement begehren dürfte, durch Zulassung der diesseitigen Fabrikate in den österreichischen Handel die bisherige Gestattung der Concurrenz österreichischer Fabrikate im Vereinsgebiete mit den dortigen Erzeugnissen zu erwidern.

Diese Gewerbtreibenden würde es mit Recht schmerzlich berühren, wenn die diesseitige Regierung, während sie bisher noch dergleichen Wünsche unberücksichtigt gelassen hat, sogar das Gegentheil thut, und sich zu solchen in der diesseitigen Zollgesetzgebung nicht begründeten Anordnungen bereitwillig finden lassen wollte, in welchen man, wenn sie nicht durch Concessionen für den redlichen Verkehr vergolten werden, selbst eine mittelbare Unterstützung und Befestigung des jenseitigen Verbotssystems erblicken dürfte. Gegen solche Beschwerden glaubt die königliche Regierung allerdings, besonders in einer Zeit, wo die Beförderung des Handelsverkehrs und namentlich die Entfesselung desselben von hemmenden Eingangsverboten und verbotähnlichen Zöllen zu den ersten Bedürfnissen und Wünschen gehört, nicht gleichgiltig sein zu dürfen, und schon deshalb würde dieselbe es auch für nuthunlich erachten, ohne Theilnahme der übrigen Mitglieder des Zollvereins, deren Gebiete an die Oesterreichischen Staaten grenzen, auf die proponirte Behandlung der Transitgüter einzugehen.

Dieszu kommt aber noch, daß wenn sogar Preußen, Bayern und Sachsen, als die unmittelbar an Oesterreich grenzenden Vereinsstaaten, jene Behandlung und ein darauf gerichtetes Abkommen mit der kaiserlichen Regierung, an sich nicht bedenklich gefunden hätten, die Eingehung und Ausführung desselben dennoch auch der Zustimmung sämmtlicher übrigen Vereinsmitglieder bedürfen würde. Denn nicht bloß die Speditente in Magdeburg, Rogonsburg und Dresden, sondern auch die Speditente in Heilbronn, Mannheim, Mainz, Frankfurt, Cassel würden der Neuernung zu unterwerfen sein, daß zur Consummation des Durchganges nach Oestreich mehr gehöre, als was die Vereins-Zollordnungen allgemein vorschreiben; daß ihre Entlastung von der Verpflichtung aus den Begleitscheinen, die Löschung der von ihnen geleisteten Sicherheit, worauf sie bisher gesetzlich Anspruch machen konnten, sobald die durchgehende Waare in dem bestimmten Zeitraume in unveränderter Gestalt und Menge an dem bezeichneten Vereins-Grenzzollamte zur Revision und Abfertigung gestellt worden, noch von einer Beiseinigung des betreffenden kaiserlich Oesterreichischen Grenzzollamtes über den erfolgten Eingang abhängig sei.

Wenn die Preussische Regierung nach Vorstehendem in jetziger Lage der Sache sich anher Stände befindet, auf das proponirte Abkommen weder für sich allein, noch selbst in Gemeinschaft mit den übrigen zunächst beteiligten Vereinsmitgliedern, oder unter der Voraussetzung eines gleichen und gleichzeitigen Abkommens der letzteren mit Oesterreich, ohne Weiteres einzugehen, und anderer Seits in der dem Unterzeichneten zugestellten Darstellung das diesseitige Anerbieten der Einleitung einer Verständigung und Correspondenz zwischen den gegenseitigen Zollbehörden wegen der von der einen und der andern Seite zum Ausgange abgefertigten Durchgangsgüter, und eines gegenseitigen Benchmens über die inne zu haltenden Transportstraßen für unwirksam erklärt worden ist, so würde kaum eine Aussicht übrig bleiben, dem Wunsche der kaiserlichen Regierung genügen zu können. Indessen hat man Preussischer Seits in dem aufrichtigen Streben, derselben auch in dieser Angelegenheit möglichst zugänglich zu sein, sich angelegen sein lassen, es weiter in Erörterung zu ziehen, unter welchen, eine ungefähre Gleichheit der gegenseitigen Leistungen hin-

schlich ihres Effekts herstellenden, und deshalb die vorgedachten Bedenken wenigstens zum Theil beseitigenden Maaßgaben es vielleicht möglich sein würde, zu einer Verständigung im Sinne des jenseitigen Antrages zu gelangen. Eine besondere Aufforderung zu dieser Erwägung hat man darin gefunden, daß die Kaiserliche Regierung unmittelbar durch die am 28. July v. J. publicirten Tarifänderungen einen, wenn gleich vorerst geringen, dennoch aber diesseits mit Interesse wahrgenommenen Schritt zur Rückkehr von ihrem bisherigen Systeme gethan zu haben scheint, woran man gern die Hoffnung knüpft, daß dieselbe geneigt sein werde, auch ferner und wirklicher in der Umwandlung der bisherigen Einfuhr-Verbote in angemessene Schutzzölle, und in der Ermäßigung der zu hohen Tariffätze fortzufahren. Diese Hoffnung wird dadurch noch verstärkt, daß in der geehrten Note vom 31. July v. J. und deren Beilage eine Annäherung an das System des Zollvereins für das Ziel, welches die Kaiserliche Regierung im Auge hat, und die in Antrag gebrachte Uebereinkunft als ein Hauptmittel, um den dortigen Widerstand gegen die Aufhebung der Einfuhr-Verbote zu schlämpfen, erklärt worden ist. Bei diesen Dispositionen, und bei der in Ermäßigung derselben an die diesseitige Regierung gerichteten Aufforderung, durch ihre Mitwirkung eben den Zweck, auf welchen auch die diesseitigen Wünsche gerichtet sind, zu fördern, und die Kaiserliche Regierung in deren Bestrebungen zur Erreichung desselben zu unterstützen, kann man Preussischer Seits kein Bedenken tragen, der Erwägung der Kaiserlichen Regierung einen Vorschlag anheim zu geben, dessen Ausführung der diesseitigen Ansicht nach völlig geeignet sein würde, um durch die darin liegende, in der Verschiedenheit der beiderseitigen Systeme und in dem Bestehen der jeweiligen Einfuhr-Verbote begründete Verschiedenheit des Maaßes der gegenseitigen Leistungen der Kaiserlichen Regierung ein Mittel mehr zu gewähren, um jenes Widerstreben beseitigen zu können.

Die Preussische Regierung würde nämlich eine Uebereinkunft in folgender Weise für zulässig erachten, und ihrer Seits — unter Voraussetzung der Zustimmung der übrigen Vereinsmitglieder, und einer gleichzeitig ins Leben tretenden gleichen Uebereinkunft Oesterreichs mit Bayern und Sachsen, mit welchen letzteren Staaten jedoch, wie der Unterzeichnete ausdrücklich bemerkt, noch durchaus kein Ideen-Austausch über einen solchen Vorschlag stattgefunden hat, — zu deren Abschlusse bereit sein.

1. Als Grundsatz würde festzustellen sein, daß zwischen Oestreich und den an dasselbe grenzenden Staaten des Zollvereins wechselseitig Begleitliche über Durchgangsgüter nicht eher erledigt, und Ausfuhrvergütungen für Ausgangsgüter nicht eher gezahlt werden sollen, bis der Waaren-Eingang in den gegenüberliegenden Staat amtlich bescheinigt worden ist.

2. Diese Bescheinigungen könnten entweder von gemeinschaftlichen Aemtelstellen, welche auf der Grenze zu errichten wären, ertheilt, oder in der Art beschafft werden, daß gegenseitige Personalbegleitung bis zu der gegenüberliegenden Zollstelle stattfände, und der begleitende Beamte ein Attest über die Ablieferung des Waaren-Transports zurückzubringen hätte.

Der Postverkehr würde durch diese Einrichtung nicht betroffen werden.

3. Dieser Uebereinkunft gemäß würden sofort und unbedingt zu behandeln sein:

- a) alle Waaren, welche entweder durch Oesterreich und das Vereinsgebiet, oder durch das Vereinsgebiet und Oestreich nach hinterliegenden Staaten transitiren;
- b) alle Waaren, welche durch Oesterreich transitiren, um in das Vereinsgebiet einzugehen;
- c) alle diejenigen Waaren, welche durch das Gebiet des Zollvereins nach den Oesterreichischen Staaten gehen, und in den letzteren nicht verboten sind, sondern deren Einlaß für den Handel dort gegen einen Eingangszoll erlaubt ist.

4. Was die in den Oesterreichischen Staaten außer Handel gesetzten Gegenstände betrifft, so würde die Verabredung ad 1 hinsichtlich der hieher gehörigen Waaren, welche durch das Vereinsgebiet nach Oesterreich transitiren, erst dann, und dann sofort, in Vollzug kommen, wenn statt des Eingangsverbotes für den Handel ein Eingangszoll eintritt.

5. Sollte jedoch die Kaiserliche Regierung einen besonderen Werth darauf legen, daß der Verabredung sofort auch auf die sub 4 gedachten Gegenstände Anwendung gegeben werde, so würde die Preussische Regierung zwar sich bemühen, das Einverständnis der übrigen theilhaftigen Regierungen auch damit zu erwirken, daß den an den Zollstellen des Vereins zum Durchgange nach Oestreich angemeldeten Waaren, welche dort verboten sind, die Durchgangs-Absfertigung versagt werde; dieselbe müßte dabei jedoch sogleich die Bedingung bevorworten, daß wenigstens für die im Gebiete des Zollvereins gefertigten, mit Ursprungs-Certifikaten versehenen baumwollenen, leinenen und wollenen Waaren Kaiserlich Oesterreichischer Seits eine solche Eingangs-Abgabe zugestanden werde, welche sich den auf dergleichen Waaren ruhenden Tariffätzen des Zollvereins annähert.

6. Je augenscheinlicher im Vergleiche der Masse der Transitgüter, welche durch das Gebiet des Zollvereins nach den Oesterreichischen Staaten gehen mit denen, welche durch letztere dem ersteren zugeführt werden, der Vortheil dieser Uebereinkunft auf Kaiserlich Oesterreichischer Seite sein würde, um so mehr glaubt man Preussischer Seits noch das von der Kaiserlich Oesterreichischen Regierung bei deren Systeme kaum irgend als ein Opfer anzusehende Zugeständniß in Anspruch nehmen zu dürfen, daß für die Dauer der Uebereinkunft die Kaiserlich Oesterreichischen Transitabgaben von dem Waaren-Transit nach und aus dem Gebiete des Zollvereins mindestens nicht zu erhöhen sein würden.

Der Unterzeichnete stellt dem Herrn Grafen von Trantmandorf ganz ergebenst anheim, den Inhalt der gegenwärtigen Mittheilung zur Kenntniß Seines Allerhöchsten Hofes bringen zu wollen. Sollte die Kaiserliche Regierung geneigt sein, unter den obigen Modifikationen ein Abkommen wegen gegenseitiger Zuweisung der Transitgüter einzugehen, so würde man Preussischer Seits nur einer vertraulichen Aeußerung darüber entgegensehen, um dann sofort mit den übrigen, zu dem Zollvereine gehörigen Regierungen in die weiter erforderliche Communication zu treten.

Mit besonderem Vergnügen benutzt der Unterzeichnete auch diese Gelegenheit, um dem Herrn Grafen von Trautmansdorff die Versicherung seiner ausgezeichnetesten Hochachtung zu erneuern.

Berlin, d.

Namens des Wirklichen Geheimen Rathes pp.
Herrn von Jordan Excellenz.

Anlage XIV.

Entwurf

einer Handels- und Schiffahrts-Convention zwischen dem vereinigten Königreich und Preußen sowie den übrigen zum Deutschen Zoll-Verein gehörigen Staaten.

Einang.

Ihre Majestät die Königin von Großbritannien, Irland u. s. w. einerseits und Seine Majestät der König von Preußen u. s. w. sowohl für Sich als im Namen der übrigen Mitglieder des Kraft der Verträge vom 22. und 30. März und 11. Mai 1833, 12. Mai und 10. December 1835 und 2. Januar 1836 bestehenden Zoll- und Handels-Vereins, nämlich der Kronen Bayern, Sachsen und Württemberg, des Großherzogthums Baden, Kurfürstenthums Hessen, des Großherzogthums Hessen, der den Thüringischen Zoll- und Handels-Verein bildenden Staaten — namentlich des Großherzogthums Sachsen, der Herzogthümer Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg und Sachsen-Coburg und Gotha und der Fürstenthümer Schwarzburg-Rudolstadt und Schwarzburg-Sondershausen, Neuf-Weiß, Neuf-Schleiz und Neuf-Lobenstein und Ebersdorf —, des Herzogthums Nassau und der freien Stadt Frankfurt, andererseits von gleichem Wunsche bejeckt die Handelsverbindungen und den Anstanz der Erzeugnisse der beiderseitigen Staaten möglichst auszudehnen, sind zu diesem Zwecke übereingekommen einen Schiffahrts- und Handels-Vertrag abzuschließen und haben zu Bevollmächtigten hierzu ernannt, nämlich

(Hier folgen die Namen.)

Artikel 1.

In Erwägung, daß Britischen Schiffen gestattet ist, aus allen Ländern mit ihren Ladungen in die Häfen Preußens und der Staaten des Deutschen Zoll-Vereins einzulansen, und in Betracht daß durch die Anwendung der Dampfkraft auf die Binnenschiffahrt und die dadurch bewirkte Leichtigkeit Erzeugnisse und Waaren aller Art auf Flüssen sowohl strom-

anwärts als stromabwärts weiterzuschaffen, zwischen dem vereinigten Königreich, den Britischen Besitzungen und Preußen und den gegenwärtig zum Deutschen Zollverein gehörenden Staaten, deren vorzüglichste Häfen sich jedoch nicht innerhalb ihres eigenen Gebietes befinden, neue Aussichten zu Handels- und Schiffahrtsunternehmungen eröffnet sind, so wird hierdurch bestimmt, daß Preussische Schiffe und Schiffe der gedachten Staaten vom Tage und nach der Ratification des gegenwärtigen Vertrages aus den zwischen den Mündungen der Elbe und denen der Schelde belegenen Häfen, beide einschließlich, in den Häfen des vereinigten Königreichs und der Britischen Besitzungen mit ihren Ladungen und allen solchen Gütern, die von den erwähnten Schiffen gesetzlich aus den Häfen derjenigen Länder eingeführt werden können, welchen sie angehören, in eben der vollständigen und ausgedehnten Weise sollen zugelassen werden, als wenn diese Häfen sich innerhalb des Gebietes von Preußen oder der vorgedachten Staaten befänden, auch solche Güter unter denselben Bedingungen einzuführen befaugt sein sollen, als dies aus den eigenen Häfen dieser Schiffe geschehen darf. Es versteht sich dabei jedoch, daß diese Vergünstigungen den Schiffen Preußens und den vorerwähnten Staaten nur in Bezug auf diejenigen der gedachten Häfen zugestanden werden können, welche fortfahren werden Britische Schiffe und deren Ladungen, bei ihrer Ankunft und ihrem Abgange, auf gleichen Fuß mit den Schiffen Preußens und der erwähnten Staaten zu stellen.

Artikel 2.

Seine Majestät der König von Preußen willigt sowohl für sich als im Namen der vorgedachten Staaten ein, auf den Handel und die Schiffahrt der Unterthanen Ihrer Großbritannischen Majestät dieselben Vergünstigungen hinsichtlich der Einfuhr von Zucker und Reis auszudehnen, wie solche durch einen neuerlichen am 21. Januar 1839 zu Berlin unterzeichneten Tractat zwischen Seiner Preussischen Majestät und Seiner Majestät dem Könige der Niederlande zugestanden worden sind.

Artikel 3.

Die gegenwärtige Convention soll Jahre in Kraft bleiben und über diesen Zeitpunkt hinaus noch während eines Zeitraums von Monaten nachdem Einer der beiden hohen contrahirenden Theile dem Andern seine Absicht, die Wirkung des Vertrages aufhören zu lassen, erklärt haben wird, wobei es sich versteht, daß, wenn die Verbindung des jetzt mit den mehrgedachten Staaten bestehenden Handels-Vereins vor Ablauf des für die Dauer der gegenwärtigen Convention bestimmten Termines ihre Endschast erreichen sollte, alsdann Ihre Majestät die Königin von Großbritannien und Irland pp. und Seine Majestät der König von Preußen sich über den Abschluß einer anderweiten Convention zu vereinigen haben werden.

Artikel 4.

Für den Fall, daß andere Deutsche Staaten dem zwischen den vorgedachten Staaten bereits bestehenden Vereine beitreten sollten, wird hierdurch bestimmt, daß solche andere Staaten in alle Stipulationen des gegenwärtigen Vertrages eingeschlossen sein sollen.

Année XV.

Resumé écrit

des paroles officieuses et personnelles échangées entre M. M. Westphal et Engelhardt, dans le but d'établir approximativement et d'après l'exposé des demandes respectivement faites, les probabilités et les moyens d'un arrangement commercial entre l'association Allemande des douanes et la France.

I. Demandes de l'Association.

Paroles de Mr. Westphal.

Paroles de Mr. Engelhardt.

1. Commerce limitrophe.

„On proposerait que la France adoptât la 1^{re} Section du tarif de l'association, contenant la nomenclature des objets exempts de tous droits.“

Deplus on pourrait s'entendre sur quelques stipulations semblables à celles dont le Zoll-Verrein est convenu avec l'association Hanovrienne par le traité du 1^{re} 9^{bre} 1837 (Bulletin des lois de Prusse pag. 200) p. ex. articles 3, 4 et 5 concernant les foires et marchés;

art. 6 relatif aux bestiaux menés aux pâturages de l'autre pays;

sur la faculté de se servir des moulins voisins, mais au delà des frontières.

Adopter purement et simplement la 1^{re} Section du tarif allemand paraît d'une exécution complètement impossible.

Un pareil mode éloignerait la discussion trop du résultat, qu'il importe d'atteindre sous le rapport des produits ruraux.

En effet il suffira certainement, de reviser, d'après les besoins des localités et les échanges les plus usuels entre les deux frontières, toute la série des articles, qui seront désignés comme intéressant sous ce rapport les Etats allemands qui bornent la France à l'Est.

Ce sera en même tems l'occasion d'y amener sous le même point de vue, et dans le but de leur application aux localités françaises, les unes ou les autres des facilités que l'association a accordées à d'autres Etats limitrophes, tels que la Suisse, l'association Hannovrienne etc., facilités qui ne résultent pas de la 1^{ère} Section du tarif.

Ainsi p. ex. le beurre frais et les fromages en pâtes molles ne sont imposés en France, qu'au taux de frs. 3, cs. 30 et de 6 frs. par 100 Kil., tandis que les mêmes objets français apportés sur les marchés de l'association sont imposés à frs. 27 cs. 50 (sauf le beurre frais importé en quantités au dessous de 3 L., lequel est alors exempt de droits).

Le pacage réciproque, la fréquentation des moulins, foires et lieux de marchés dans les limites frontières, sont également des questions sur le principe des quelles il sera facile de s'entendre, du moment que l'on aura pu juger selon les localités de la solution pratique à leur donner.

Dans l'appréciation de ces sortes de facilités le plus essentiel sera certainement d'assurer aux administrations respectives des garanties suffisantes contre les abus.

Les facilités accordées à d'autres pays pour leur échanges frontalières avec l'association seront de droit commun, ainsi la diminution des droits d'entrée sur le beurre frais et les fromages en pâtes molles, cités pour exemple, découlera de l'application de ces facilités.

2. Tissus de coton.

On demanderait que la prohibition actuelle soit abrogée et remplacée par un droit modéré à l'égard des

Tissus de coton mélangés de soie et de lin, de la bonneterie et rubannerie, nommément à l'égard des

- rubans de coton;
- rubans de fil de lin, écrus bis ou herbés, mêlés de coton;
- rubans de fil de lin blanchi et mêlés de coton;
- rubans de fil teints et mêlés de coton;
- rubans de laine mêlés de coton.

L'administration française ne demanderait certes pas mieux que de pouvoir substituer le système de la protection, au système de la prohibition qui régit actuellement les fabrications dans lesquelles le coton entre, soit seulement comme matière accessoire, soit comme matière exclusive.

Mais ici les difficultés sont grandes, et comme dans le moment présent on ne saurait dire ce qu'il serait possible d'obtenir, soit en général soit partiellement seulement, on ne saurait non plus indiquer dès à-présent ce qu'il serait possible de faire d'après le voeu exprimé.

3. Lins et chanvres.

On proposerait une réduction de droits sur les lins et chanvres trillés et peignés, de même sur les fils simples et rétors, sur les tissus tant unis que croisés y compris les rubans.

La réduction de droits en faveur des lins et chanvres trillés et peignés, c. a. d. sur des objets qui rentrent plus ou moins dans la catégorie des produits ruraux et des intérêts des localités frontières, ne peut être bien examinée que contradictoirement en présence de ces intérêts et en s'occupant du *commerce limitrophe*.

Mais il n'en serait plus de même pour la réduction sur les fils simples et rétors, les tissus unis et croisés et la rubannerie de fil.

Car loin de pouvoir se livrer à la possibilité d'une réduction à l'égard de ces objets, il y a au contraire à lutter contre l'exigence d'une augmentation des droits actuels, de sorte que le maximum de ce qu'il serait possible de faire, consisterait à rester dans les tarifs actuels à l'égard des importations de l'association.

Au surplus on doit penser que ces tarifs sont bien loin d'en traverser ces importations, puisque depuis les réductions de droit que la loi du 5 Juillet 1836 a sanctionnées, les importations en toiles et en linges damassés de l'Allemagne ont doublé, et qu'elles se sont élevées à plus de 300 000 Kil. seulement à l'entrée en France pendant les dernières années.

4. Tissus de soie.

On tâcherait d'obtenir une diminution du droit

sur les tissus, étoffes unies et étoffes imprimées, les velours de Creveld et les rubans.

Pour les objets désignés, on pense que rien n'empêchera de se concerter sur les tarifs actuels.

5. Métaux.

Cessation des prohibitions et admission à un taux modéré du fer et acier ouvrés, de la coutellerie et serrurerie, des armes de guerre blanches, du cuivre et du laiton ouvrés.
Réduction des droits actuels en faveur

de l'acier forgé,
des faux
faucilles
outils de pur acier ou rechargés d'acier,
outils de fer,
outils aratoires,
mercerie commune,
mercerie fine,
armes de luxe blanches.

La suppression de la prohibition actuelle de la coutellerie, la quelle tournerait au grand avantage des fabriques de Solingen pourrait avoir lieu.

Mais celle sur les fers, aciers, cuivres et laiton ouvrés a besoin d'être examinée en détail, et dans tous les cas préparée de plus longue main.

Quant à une réduction sur les outils, objets qui intéressent à un haut point le Dnché du bas-Rhin on pense, qu'elle sera plus facilement réalisable.

6. Houille.

On désirerait que le droit de 12 frcs. imposé sur le noir de fumée fût réduit à 3 frcs.

Ce désir est subordonné à l'appréciation préalable des intérêts locaux, puisque Mr. Westphal comprend également sous la même dénomination le produit accessoire de la fabrication du Coack

7. Bétail.

Bêtes à cornes et porcs.

On proposerait de transformer le droit actuel perçu par tête en un droit proportionné à percevoir au poids, d'après une échelle favorable aux provenances de l'Allemagne.

Sans se dissimuler les difficultés on essayerait cependant de rendre le tarif actuel moins onéreux sur les bestiaux provenant de l'Allemagne, en substituant le poids à la pièce.

8. Transit.

Les vœux manifestés par les négocians de l'Allemagne, pour faciliter les conditions sous lesquelles leurs marchandises sont admises au transit par la France, s'appliquent principalement aux points suivans :

1. L'administration française n'admet pas de tare légale, d'où il résulte, qu'il faut peser les marchandises au net, ce qui oblige à défaire les ballots;
2. l'obligation de faire accompagner plusieurs espèces de marchandises, nommément les tissus, balles et bobbinets, d'échantillons conformes, occasionne aux négocians un travail, dont ils ne s'acquittent qu'avec répugnance. Ils craignent, que la publicité qui en résulte, augmente le nombre de leurs compétiteurs

sur le marché, auquel l'envoi est destiné. Ensuite si l'un de ces échantillons est malheureusement égaré, accident qui est arrivé quelquefois, l'expéditeur est exposé à des dommages considérables.

3. Si le terme fixé pour la durée du transport expire avant que l'envoi ait achevé son cours, des formalités onéreuses et coûteuses sont requises pour justifier le retard.
4. On exige, que chaque colis ne contienne qu'une classe ou une seule qualité, ce qui augmente les frais d'emballage et de plombage.
5. l'obligation d'une seconde visite à un bureau intermédiaire. On sait que l'administration française veut élargir la restriction sous le No. 4, en donnant au commerce la latitude de réunir dans un seul et même colis des marchandises d'espèces différentes, soit tarifées soit prohibées. Il est aussi question de dispenser de la visite intermédiaire (dont il a été fait mention sous le No. 5).

Dès que ces deux modifications seront formellement introduites dans le système qui régit le transit par la France, il est à attendre, qu'une quantité d'envois qui jusqu'à présent cherchaient passage par la Hollande ou par les villes anséatiques, transiteront par la France.

L'administration française en exécutant d'elle même et à l'avance la partie la plus essentielle des désirs qui viennent d'être exposés a évidemment in-

diqué l'intention réelle de rendre les formalités de douane le moins gênantes que possible pour le transit de l'association.

Aussi continuera-t-elle (le cas échéant) à y amener sous l'influence des mêmes dispositions de bienveillance et de bon voisinage tout ce qui se rattache à la question du transit.

Mais représenter l'accomplissement de ces désirs comme étant principalement favorable aux intérêts français, c'est ne s'attacher qu'à un côté de la question et prendre l'apparence pour la réalité. Car gêner le transit des voisins est aussi un moyen, de protéger le commerce indigène sur les marchés étrangers communs.

Sous ce rapport l'association ne saurait donc pas perdre de vue, que les modifications déjà consenties et celles à consentir encore profiteront réellement à l'écoulement de ses productions agricoles et industrielles, tandis que la France n'y trouvera qu'un accroissement de son commerce d'expédition et d'entremise, et cela peut-être encore aux dépens de son commerce direct. Il serait donc à désirer que le transit par l'association pût à son tour être financièrement dégrevé pour les produits français empruntant certaines directions.

Actuellement il n'est perçu pour tous droits de transit en France que 15 Cents par 100 Francs de valeur, ou 25 Cents par 100 Kil. au choix de l'expéditeur, et n'importe l'étendue de la ligne à parcourir. Tandis que dans l'association et indépendamment des péages de routes, il est perçu, selon les espèces des mar-

chandises et les directions du transit, tantôt 7 frs., 50 cs., 3 frs. 75, 2 frs. 50 et 1 frs. 15 par 100 Kil.

9. Navigation.

On partirait du principe de la plus parfaite réciprocité, c. a. d. que les bâtiments respectifs sur leur lest ou chargés des produits de leur pays, arrivant en droiture dans un port de l'autre domination, ne seraient assujettis ni à d'autres droits, ni à des droits et rétributions plus élevés, que ne payent les bâtiments nationaux (v. Art. 1 et 4 du traité du 3 Juin 1837 conclu entre la Prusse et la Hollande).

Indépendamment des ports prussiens de la Baltique on admettrait comme ports de l'association les ports étrangers situés aux embouchures de l'Elbe, du Weser, de l'Ems, du Rhin et de l'Escaut. Par conséquent les cargaisons composées d'objets provenant des états de l'association et chargés dans l'un des dits ports sur bâtiments prussiens seraient assimilés dans les ports français à celles qui sont expédiées des ports prussiens.

Egalement les navires prussiens arrivant sur leur lest d'un port étranger, pour charger dans un port français des produits de la France à la destination des états de l'association seraient considérés comme arrivant en droiture d'un port de la Prusse.

On n'ignore pas que dans plusieurs traités de navigation conclus récemment avec la France, l'on s'est écarté du principe d'une réciprocité parfaite, en y substituant une modification, en vertu de laquelle on applique aux na-

vires de l'autre état dans les ports français les règles existantes dans ce dit état. Mais on ne pourra pas méconnaître, que la navigation de la Prusse se trouve dans une position tout différente de celle des nations, avec lesquelles les traités sus-dits ont été conclus. La navigation de ces nations s'exerce sur les mêmes transports que la marine marchande française, tandis que la navigation marchande de la Prusse ne paraît pas comme rivale de celle de la France, puisqu'elle s'occupe uniquement du transport de certaines matières premières pour la plupart encombrantes, matières qui sont d'un besoin indispensable pour la France, mais que celle-ci n'aspire pas de charger sur des bâtimens nationaux, soit parce que ses bâtimens n'y sont pas suffisamment appropriés, soit enfin parce que les frêts modiques consentis par les armateurs prussiens ne sont pas suffisants pour les armateurs français.

Pour la navigation fluviale on poserait en principe que les bâtimens de l'autre état sont reçus partout sur le même pied que les bâtimens nationaux.

Au reste il est nécessaire de remarquer que la navigation est un point, qui concerne la Prusse seule et qu'on l'aurait passé sous silence, si l'on ne s'était pas fait un devoir d'énumérer ici tous les objets principaux qui se rapportent aux réclamations commerciales communes.

La convenance d'un traité de navigation maritime et fluviale, traité dont en résultat définitif tous les bénéfices seraient évi-

demment pour la Prusse seule, ne peut être appréciée à sa juste valeur qu'en vue des concessions que la France obtiendrait par le tarif des douanes de l'association.

C'est donc dire qu'en vue de ces concessions la France consentira à conclure en même tems avec la Prusse un traité special de navigation.

II. Demandes de la France.

Paroles de Mr. Westphal.

Les droits imposés par le tarif actuel sur les vins et eaux de vie de vin sont pour l'association de douane d'une haute importance, non seulement sous le rapport financier, mais aussi comme moyen de protéger les produits de ses pays vignobles.

On peut prévoir avec certitude que toute réduction même légère sur ces articles excitera des plaintes unanimes de la part des populations dans les provinces occidentales et méridionales de l'association, et influera en même temps par une baisse considérable sur le revenu que l'importation du vin étranger doit fournir au budget des douanes.

Néanmoins on ne se dissimule pas que le dégrèvement du vin et de l'eau de vie de vin doit former l'un des voeux principaux que l'administration française envisage comme la condition inévitable de tout traité commercial à conclure. Je crois donc que

Paroles de Mr. Engelhardt.

En consultant les principaux intérêts commerciaux de la France on doit désirer une réduction des droits actuels du tarif de l'association.

1. Sur les vins et les eaux de vie.

sous ce point de vue l'association consentirait à entrer en négociation sur ces deux objets, pourvu toute fois qu'une telle concession fût contrebalancée par des offres de la part de la France, d'un prix analogue pour notre industrie manufacturière.

Peut-être je ne me trompe pas en désignant l'admission des tissus mêlés de coton et spécialement les rubans, comme l'un des moyens propres à amener un accommodement sur ce point.

2. Ou désirerait l'admission à des droits réduits des tissus français de toutes espèces.

Quant à la diminution des droits sur les tissus de toutes espèces à leur importation dans les états de l'association, il est à présumer que l'on n'a en vue que les tissus de coton et de laine. Car nos droits sur les tissus de soie sont si modiques, que leur réduction ultérieure équivaldrait à un affranchissement total, et les tissus de lin et de chanvre également modiquement imposés n'intéressent guères le commerce d'exportation de la France.

Or une réduction de droits sur les tissus de coton et de laine, rencontrerait auprès des Gouvernements de l'association des obstacles insurmontables, en tant que la France persiste à prohiber les mêmes produits chez elle. En effet quelles raisons pourrait on alléguer pour justifier une mesure, qui priverait nos fabricants d'une partie de la protection qui leur est actuellement accordée, en faveur d'un état dont les frontières ne s'ouvrent pas

pour admettre leurs propres produits du même genre à une concurrence équitable. Pourtant s'il arrivait dans la suite, que l'association accordât à tel autre état étranger à l'Allemagne des facilités pour l'importation de semblables articles provenant de ses fabriques, on pourrait stipuler éventuellement de vouloir s'entendre sur l'admission des produits similaires d'origine françaises sous les mêmes conditions.

Sur cette question il convient avant tout de ne pas s'abuser par les mots sur les choses.

En effet si l'association n'a pas de prohibitions directes, elle en a d'indirectes à cause de la généralité de ses tarifs.

Ainsi p. ex. le droit de 220 écus (825 francs.) par 100 Kil. équivalent de 25 à 33% sur les tissus et la bonneterie de fleurs.

Celui sur les tissus de coton équivalent

de 80 à 90% pour les étoffes unies,

de 35 à 60% pour les espèces, dites

Siamoises, Cambrics, Piqués, Calicots, Monchoirs, Velours, Bonneterie, Bas, Rubans etc.,

de 28 à 36% sur les gazes et jaconets,

de 40% selon les diverses espèces de castorines, flanelles etc.,

de 20 à 25 pour les mérinos,

de 25 à 73 pour les tapis.

Ces exemples pris au hasard suffiront sans doute pour ramener à sa juste valeur l'objection prévue de la part de divers états de l'association.

Ainsi sortir de la prohibition, en adoptant d. ex. les taux du tarif de l'association, ne serait pas le moyen d'ouvrir le marché français aux produits des pays allemands; mais ce serait seulement substituer à une prohibition par les mots une prohibition par les chiffres.

Sous ce seul rapport déjà on pouvait on devait même parler d'une diminution en faveur des tissus de toutes espèces, surtout puis qu'à l'intention déjà manifestée de se concerter sur le tarif des soieries, on aurait pu joindre l'offre de recevoir la désignation des étoffes non foulées que l'association désirerait particulièrement faire admettre en France, afin que dans un certain avenir ce voeu pût se trouver concilié avec l'avantage, que les fabriques françaises trouveraient elles-mêmes à faire passer leurs tissus dans les états de l'association.

Mais maintenant nait une difficulté dont dès l'origine il convient de ne pas se dissimuler l'étendue.

En effet si la fabrication française n'était admise à une modération du tarif sur les tissus de coton et de laine, que par assimilation aux produits des pays avec lesquels l'association traiterait plus tard, il en résulterait, que sous ce rapport il n'y aurait plus à négocier, mais seulement à attendre ce résultat; ainsi sur ces deux points on dépendrait absolument d'autrui, non seulement pour l'époque, mais aussi pour les espèces des produits et pour la qualité des réductions, circonstances qui toutes doivent nécessairement tendre à diminuer

l'intérêt particulier de la fabrication française.

Il ne resterait donc qu'à apprécier la convenance d'être dans une position faite par autrui et pour autrui, que sous le point de vue de l'intérêt de la concurrence générale, intérêt qui consiste à ne pas être plus mal en tous points, sur les marchés allemands, que tout autre pays étranger.

Sous ce rapport l'offre faite est bienveillante, et c'est justice à le reconnaître, aussi ne pourrait-elle qu'être bien agréée.

Ensuite, dit-on, l'on stipulerait éventuellement de l'admission, sous les mêmes conditions; mais les mêmes conditions n'étant pas toujours possibles, il suffira sans doute qu'elles soient jugées équivalentes.

Ainsi raisonnant dans l'hypothèse d'une négociation, la France aurait à faire deux parts dans ses concessions, l'une serait pour le résultat immédiat et l'autre serait réservée pour le résultat éventuel.

Dans ces sortes de négociations rien n'empêchera d'avoir également égard aux vœux de la France et aux intérêts particuliers de sa fabrication, et de lui faciliter les moyens d'entrer dans la position d'une parfaite égalité avec toute autre nation étrangère à l'Allemagne.

3. On demanderait l'assimilation des sucres français aux sucres hollandais.

L'assimilation des sucres français aux sucres hollandais pourrait être accordée.

4. Il y aurait bien encore d'autres objets à désigner dans le but d'une réduction des droits, mais qui paraissent d'un intérêt accessoire et éventuel. Ces objets seraient
- les papiers pour tentures,
 - les porcelaines,
 - les glaces,
 - les bronzes dorés.

Parmi les objets placés en seconde ligne, le premier: papiers pour tentures, ne paraît pas susceptible d'une modération du droit actuel, lequel est modique, il est en outre encore diminué par la faculté subsistante d'exporter les chiffons, tandis qu'en France la prohibition de l'exportation vient à l'aide d'un tarif doublement plus élevé.

A l'égard des autres articles, porcelaines, glaces, bronzes dorés, la réduction du droit actuel aurait à lutter contre la même objection que je viens de signaler, mais la différence entre les droits respectifs une fois aplanie, il y aurait possibilité de s'entendre sur une mesure pour faciliter l'échange réciproque des produits de cette espèce.

Quant aux glaces une réduction du droit actuel s'opérera dès 1840 pour les espèces de grande dimension.

Observation finale.

En terminant le présent résumé M. M. Westphal et Engelhardt ont cru nécessaire d'ajouter, que dans l'exposé qui précède, et pour le but qui y est indiqué, ils n'ont eu en vue que de se rendre réciproquement compte des intérêts et des désirs commerciaux des deux pays, sans songer en quoi que ce soit, à établir ou à admettre par la une espèce de balance entre les demandes respectivement exprimées.

Zulage XVI.

Aus einem Privatbrief Kömms an den damaligen Handelskammerpräsidenten in Aachen, David Hausemann:

„Möge das neue Jahr besonders unsern Handel blühen und gedeihen lassen und zu dem Ende unsere Staatsmänner über das erleuchten, was dem Handel eigentlich noth thut. Der König hat, als ich ihm sagte, daß sich der Handel nicht vom grünen Tische leiten lasse, dies vollkommen begriffen und es ist das Handelsamt errichtet worden, um der Verwaltung Gelegenheit zu geben, das Material, dessen sie bedarf, aus dem Leben zu schöpfen. Aber wenn der König diese Nothwendigkeit begriffen hat, so können oder wollen andere sie noch nicht begreifen. Zu lähmen ist die Thätigkeit des Handelsamts von Hans aus, weil man die eigentliche Verwaltung noch beim Finanzministerium gelassen hat. Es sollte etwas dem englischen Board of Trade analoges sein, das auch nicht executive ist, d. h. nicht die Ausführung der mit seiner Zuziehung beschlossenen Maßregeln hat. So hat die Sache einen Sinn und versteht man dies und nichts anderes unter Verwaltung, so schadet es auch nichts, daß diese dem Finanzministerium noch vorbehalten ist, denn die Ausführung der mit seiner Zuziehung beschlossenen Maßregeln, worunter die wichtigsten immer der Tarif und die auswärtigen Negotiationen sind, hat am Ende kein Handelsministerium . . . So aber wollen die Herrn die Sache jetzt nicht verstehen, nach ihrer Auslegung ist eigentlich Alles Verwaltung, woraus folgte, daß das Handelsamt eigentlich niemals competent, sondern nur eine gelegentliche consultative Behörde sein würde. Damit ist dem Handelsstande wenig gedient, der gerade in dem Handelsamt die Garantie finden soll, daß bei der Berathung und Beschlußnahme seiner Interessen in allen Stadien Jemand mit denselben Befugnissen wie die Minister mitwirke, der nicht nur seine anderen collidirenden Interessen zu vertreten hat . . . sondern, der auch das Material . . . aus dem Leben geschöpft hat . . . Der König ist auch von dieser Nothwendigkeit durchdrungen und wird mir beistehen, es bleibt mir jetzt nichts übrig, als seine Hülfe anzurufen, ich bin das ihm, ich bin es dem Handelsstande schuldig. . . . Daß wir mit dem Auslande nicht negociiren können, bis wir nicht wissen, was wir selbst wollen, bis wir nicht eine Handelspolitik haben, das ist mir sehr klar. Ich war vor 6 Wochen in Hamburg und Bremen, fand dort eine viel bessere Stimmung, als ich erwartete; aber man sagte mir: „wir können uns dem Zollverein nicht anschließen, wir können uns demselben nicht einmal nähern, ehe wir nicht wissen, was für eine Handelspolitik der Zollverein eigentlich zu befolgen gedenkt“. Ich bin gewiß ebensowenig für ein Prohibitivsystem, wie die Herren hier, die sich die Vertheidiger des freien Handelssystems nennen, ich bin gewiß ebenso sehr für freien Handel, aber ich will ihn nicht bloß für uns gestatten, ich will ihn auch bei anderen Nationen haben, und dazu führt m. E. der Weg nicht, den

wir bisher verfolgt haben; er möchte dahin führen, wenn der Stimme der Vernunft Gehör gegeben würde, aber leider sind wir soweit noch nicht. Was bleibt denn anders übrig, als ein (ich will es gern einräumen) von der Theorie verworfenes aber in der Praxis bewährtes Mittel anzuwenden, um die allgemeine Handelsfreiheit zu erzwingen oder sich derselben wenigstens zu nähern? Daher müssen wir ein Princip aufstellen, das als solches schroff erscheinen mag, aber das allein andere Nationen zu vermögen im Stande ist, uns Concessionen zu machen, um dadurch ein Nachlassen von unserm Princip zu ihren Gunsten zu erlangen. Nun scheinen aber einmal (und es ist etwas seltenes) alle Partheien in Deutschland über ein Prinzip einig zu sein, ich meine das der Begünstigung der direkten Importationen in Nationalschiffen von transatlantischen Ländern, das will man in den Nordseestaaten und auch in den Ostseehäfen, weil es offenbar für unsern Handel und unsere Rhederei vortheilhafter ist, den Kaffee und Zucker selbst aus Brasilien zu holen, als ihn sich durch englische Schiffe, die dafür mit englischen Fabrikaten bezahlt haben, nach Deutschland bringen zu lassen, weil es vortheilhafter ist, die rohe Baumwolle direkt aus Nordamerika zu holen und selbst zu verspinnen, als sie in Gestalt von Twist zu nehmen, nachdem sie mit englischen Schiffen . . . nach Liverpool gebracht und in Manchester versponnen ist; daselbe wollen auch die sogenannten Industriellen, weil sie ganz richtig raisonniren, daß ein solcher begünstigter direkter Verkehr mit den transatlantischen Ländern den deutschen Fabrikaten auch Absatz dahin verschaffen wird. Was hindert also ein solches System zu adoptiren, als der Eigensinn derjenigen, die darin eine Zerstörung ihres sogenannten Systems erblicken? W. G. aber kann diesem System nicht in Traktaten mit anderen Mächten Geltung verschafft werden, sondern erst müssen wir das Princip im Wege der Gesetzgebung aufgestellt haben und dann erst ist es Zeit zu negociiren. Ich will also im Grunde eine Navigationsacte, aber nicht wie in England mit dem Charakter des Monopols, sondern wie in Nordamerika will ich der ganzen Welt proklamiren: Bei uns sind die direkten Importationen . . . in Nationalschiffen begünstigt, aber es sollen alle andern Nationen an dieser Begünstigung Theil nehmen, die uns volle Reciprocität gewähren . . . Wir haben in der Annahme einer solchen Navigationsacte ein unsehbares Mittel nicht bloß die transatlantischen Staaten, sondern auch ganz besonders England, die Niederlande, Spanien &c. zu den bedeutendsten Conzessionen zu zwingen und wir erreichen auch nur so den Anschluß der Hansestädte“. Dazu sei eine vorherige Befragung der Sachverständigen nöthig, aber die Minister seien nicht dafür zu gewinnen, sie wollten nur von Berathungen im Schooß der Behörden hören. Er bitte ihn um seine Ansicht.

Hausmann erwiderte darauf am 10. Januar 1845:

Er billige sehr seine Ideen und werde sie überall unterstützen. „Betäubend war Ihr Brief für mich, weil er meine schon bei Bildung des Handelsamtes gehegte Besorgniß bestätigt, daß Ihre Wirksamkeit auf große Hindernisse stößt. Wenn Ew. Hochwohlgebornen mir auch die letzteren nicht besonders mittheilen, so habe ich doch so viel mit unseren Central- und Provinzialbehörden über wichtige Angelegenheiten zu verhandeln ge-

habt, um die Verhältniſſe zu kennen, welche den Bestrebungen des Hausdankes entgegenwirken müssen. Diese Verhältniſſe sind mächtig und bevor sie nicht geändert sind, ist es unendlich schwer, für König und Vaterland irgend etwas Großes ins Leben zu führen, ist es unmöglich, eine herrschende große Idee so zum allgemeinen Bewußtſeyn der Regierenden zu bringen, daß alle Entschlüsse und Maßregeln des Staats mit dieser Idee in Einklang stehen und daß verhindert werde, dieses traurige Schwanken nach allen Seiten hin, welches schlimmer ist als feste Konsequenz in einem irrigen System. -- Welches sind diese mächtigen Verhältniſſe? Ein sich weise dünkendes, das ganze innerſte Weſen der Staatsverwaltung durchdringendes Beamtenthum übt eine allgemeine Bevormundung aus, wird in den Geſchäften unpraktiſch erzogen, ist dadurch dem Leben entfremdet, von einem kleinlichen Sinne beherrscht, haßt seiner Natur nach das Genie und unterdrückt oder entfernt es, wo es sich hervorthut. — Der König mit seiner großen Gefinnung, und von der Vorſehung hochbegabt, wird doch gegen dieſe ihn umgarrende Beamtenthum nichts dauernd vermögen, wird nicht jene Einheit einer herrschenden Idee, durch welche allein die Dynastie und Preußen zu hoher Macht berufen sind, herbeiführen können, so lange nicht die Organisation der Staatsverwaltung von den Kreiſen bis zu den Ministerien total verändert wird. Ein solcher Entschluß ist schwerlich eher zu erwarten, als bis die Verlegenheiten immer schlimmer werden, oder den Staat großes Mißgeſchick trifft, denn die täglichen Rathgeber des Königs und diejenigen, welche die Ausführung seiner erhabenen Absichten zu besorgen haben, sie sind ja die Spitzen jenes Beamtenthums. — Den guten Willen und die Redlichkeit des Beamtenthums erkenne ich gern an, aber es schafft keine Staatsmänner im höheren Sinne des Wortes, keine scharfsichtige, thatkräftige und geniale Männer, oder wenn er solche hat, so hindert es sie, diese Eigenschaften an der geeigneten Stelle praktiſch zu bewähren und auszubilden. — Das Eigenthümliche dieses Beamtenthums ist, daß demselben die erste Eigenschaft des Staatsmanns gebricht, stets die kleinere Rücksicht der größeren und höheren unterzuordnen. — Nur daher rührt es, daß Hannover jetzt nicht im Zollverein ist, daß Etwas, das für Preußens Macht und Glanz von unschätzbarem Werthe ist, nicht geschah, weil man nur den nämlichen Weg wie bei der Aufnahme der Süddeutschen Staaten einschlagen wollte, und das Verlassen dieses Weges und das Opfer von ein paar mal hunderttausend Thalern während 6 oder 10 Jahren höher rechnete als die Ausdehnung des mit Preußen verbündeten Deutschlands bis an die Gesteade des Nordmeeres und als die Gewinnung der Mündungen der drei schiffbaren Strömen. — Nur daher rührt es, daß die so wichtige Eisenbahnverbindung zwischen den östlichen und westlichen Provinzen nicht in diesem Jahre, sondern erst in 2 Jahren fertig wird, daß in dem ganzen Eisenbahnwesen nicht die für den Staat so nothwendige Harmonie der Grundzüge hergestellt ist, daß man das verwerflichste aller Finanzsysteme, das unbedingte Garantiren von Eisenbahn-Aktien adoptirt hat, und daß man sich vor vorkommenden Extravaaganzen des Aktienhandels übermäßig erschrickt, und in diesem Punkte das Kind mit dem Bade auszuschütten droht. — Eben daher rührt es, daß man keine Gesetze zu machen versteht, und es ſehnt,

sie zeitig vor der Erlassung als Projecte der Publizität d. h. der Kritik hinzugeben. — Nicht weniger rührt es daher, daß man keine solide, den allgemeinen Verkehr wahrhaft unterstützende National-Bank zu schaffen versteht“.

Er fügte dem Brief die Mittheilung bei: daß er beim rheinischen Landtage 3 Anträge wegen Ausdehnung des Ressorts des Handelsamts auf den ganzen Zollverein Bevorzugung der deutschen Schifffahrt durch Differenzialzölle und Annahme von höhern Zöllen gegen protektionistische Staaten stellen werde.

(Die Originale sind im Besitz des Geh. Kommerzienraths Herrn von Hanfmann).

Zulage XVII.

Europe etc. ist gewiß nicht unbemerkt geblieben, wie in der jüngsten Zeit sich für gewisse Zweige der Industrie, Ansprüche auf einen verstärkten Schutz von Seiten der Regierungen, für ihre Unternehmungen und für den Betrieb ihrer Gewerbe erhoben und wie diese Ansprüche, unterstützt von neuerdings aufgetretenen und im Publikum verbreiteten Doktrinen über Handelspolitik, auch bei mehreren Regierungen Eingang gefunden haben.

Preußen hat, obgleich es dabei nicht von jenen Theorien, sondern lediglich von praktischen Gesichtspunkten geleitet wird, ein solches Verlangen doch keinesweges als gänzlich unbegründet angesehen, vielmehr ist, wie Europe etc. aus der anliegenden Deutschschrift näher entnehmen wollen, bei der in diesem Jahre in Carlsruhe zur Feststellung des Vereins-Zolltarifs pro 1846/48 hauptsächlich im Interesse der notorisch bedrängten Leinen-Industrie von dem Preussischen Bevollmächtigten eine Erhöhung der Tarifsätze auf Baumwollen- und Leinen-Garn und sogar die Gewährung einer Ausfuhr-Bonification in Antrag gebracht worden.

Sowohl diese Vorschläge, wie spätere im Verlauf der Verhandlungen vorgebrachte Modifications- und Vermittelungs-Versuche sind zu unserm Bedauern ohne Erfolg geblieben; während einerseits die von Preußen beantragten Sätze ungenügend gefunden wurden, erklärte man sie andererseits für zu hoch, insbesondere die damit in Verbindung gebrachten Rückzölle oder Ausfuhrprämien für sehr bedenklich, und es scheint als ob von einigen der Herren Bevollmächtigten die Frage des Bedürfnisses gänzlich bei Seite gesetzt und ein anderer Gesichtspunkt als der maßgebende aufgefaßt worden sei. Es ist theils in den Conferenzen, theils bei wieder-

holten Besprechungen erklärt worden, daß es sich bei der Feststellung der Tariffätze nicht sowohl um die Bedürfnisse einzelner Fabricationszweige handle, als vielmehr darum, an die Stelle des bisherigen Zollsystems des Vereins ein neues „nationales“ Handels-Schutzsystem zu setzen, wozu die Erhöhung der Eingangszölle auf Garn und Twiste nur ein Schritt sein solle.

Wenn Aeußerungen dieser Art die positive Ansicht der Regierungen ausdrückten, deren Bevollmächtigte solche vorzubringen sich veranlaßt fanden, so würde angenommen werden müssen, daß das Auerkenntniß der wohlthätigen Wirkungen des Zoll-Vereins, welches dem über dessen Fortdauer unterm 8. Mai 1841 abgeschlossenen Vertrage (nach dessen Eingange) zum Grunde liegt, nicht mehr bestehe; daß die damalige einhellige Ueberzeugung der theilhaftigen Regierungen theilweise einer anderen gewichen sei.

Eine gründliche erschöpfende Erörterung dieser für das fernere Bestehen und Gedeihen des Zollvereins hochwichtigen Frage hat in der Carlsruher Conferenz nicht Statt finden können; es ist indessen dessen Wünschenswerth, daß sie erfolge und zwar muß es für Preußen erwünscht sein, daß sie je eher je lieber festgestellt werde; denn Einverständnis über die leitenden Principe der Behandlung der Verkehrs-Verhältnisse ist die Bedingung des Zollvereins und um solche wiederherzustellen und zu befestigen, ist vor allem eine offene, gründliche, gegenseitige Mittheilung der Ansichten erforderlich.

Bei der Gründung des Zollvereins fand der an der Spitze der Preussischen Zollgesetzgebung stehende Grundsatz allgemeine Anerkennung, „durch eine angemessene Besteuerung des ähneren Handels und Verbrauchs fremder Waaren, die inländische Gewerbsamkeit zu schützen und dem Staate das Einkommen zu sichern, welches Handel und Luxus ohne Erschwerung des Verkehrs gewähren können“.

Es kann demnach nicht sätlich behauptet werden, daß damals von einem einseitigen, ausschließlich fiscalischen Standpunkte ausgegangen, der Schutz für die einheimische Industrie dagegen vernachlässigt worden sei; die Resultate eines bereits seit der ersten Einrichtung verfloffenen Vierteljahrhunderts liefern den unwiderleglichen Beweis, daß jener Grundsatz wohl erwogen war.

Offenfundige, unbestreitbare Thatsachen wiegen mehr, als die scharfsinnigsten Auseinandersetzungen eines Planes vermögen; der Zollverein, so wie er ist (mit den Unvollkommenheiten, die an dieser Institution, wie an allen ähnlichen getadelt werden mögen,) hat bereits in seinen heilsamen Wirkungen weit über seine eigene und die Gränze Deutschlands hinaus, jenseits des Oceans und auf die andere Hemisphäre hinüber, Anerkennung gefunden, und in seiner ruhigen, consequenten Entwicklung manches Vorurtheil überwunden, welches ihm früher entgegenstand. Wir wollen an diese selbstredenden Thatsachen nicht die Behauptung anknüpfen: das bisher befolgte System und der bis jetzt innegehaltene Weg sei der allein mögliche, und keine Modification noch Aenderung zulässig, aber allerdings glauben wir annehmen zu dürfen, daß es nicht rathsam wäre, jene seit

28 Jahren bewährte Principe als irrig zu verwerfen und sich zu neuen zu bekennen, bevor man diese nicht sorgsam geprüft, ihre nothwendigen Consequenzen in ein klares Licht gestellt und sich darüber Rechenschaft gegeben habe:

ob und welche reelle Vorzüge der neu einzuschlagende Weg von dem bis jetzt befolgten, darbiete?

Die öffentliche Meinung in einem großen Theile von Deutschland ist durch viele wiederholte, mitunter sehr unangemessene und unloyale Insinuationen, zu der Ansicht verleitet worden, als handele es sich bei der Discussion dieser Frage um einen Partheikampf, als läme es dabei nur darauf an, sich für oder wider ein bereits der Entscheidung vorliegendes Projekt auszusprechen; als bestände außer den verschiedenen Meinungen über die in der Zollvereins-Conferenz in Carlslruhe discutirte Feststellung der Tariffätze für einzelne Gegenstände, auch in Preußen ein Zwiespalt zwischen den Vertretern einer Doctrin, die sich, als zeitgemähe Fortschritte verheißend, angekündigt, und denjenigen Organen der Regierung, welche sich zur unbedingten Vertheidigung des bestehenden Systems und zur Abwehr jeder Aenderung und Modification berufener hielten.

Der Journalismus hat die in unseren Tagen so vielfaches Interesse erregende Angelegenheit in seiner Weise anzubenten und als einen Conflict darzustellen versucht, in welchen freisinnige Bestrebungen für das allgemeine Wohl, mit der unbeugsamen Starrheit der „Bureaucratie“ gerathen müssen. Zur Unterstützung solcher Vorstellungen ist der Umstand benutzt worden, daß die im April des vorigen Jahres hierher berufenen „Sachverständigen“ sich mit imposanter Majorität für die Erhöhung der Schutzzölle zc., für Ausfuhrprämien und für eine weit greifende Aenderung der bisher beobachteten Principe, ausgesprochen haben. Wenn aber hierauf ein entscheidendes Gewicht gelegt werden wollte, so würde nicht unberücksichtigt bleiben können, daß die Einberufung der Sachverständigen hauptsächlich nur den Zweck haben konnte, die Regierung über den tatsächlichen Zustand der Gewerbe, für welche ein höherer Schutz begehrt wurde, und über die Wünsche und Anträge der Betheiligten aufzuklären, daß aber da, wo es an Feststellung von Abgaben ankommt, diejenigen nicht süglich als die zum entscheidenden Ausspruch Berechtigten betrachtet werden können, welche die fraglichen Abgaben nicht aufbringen, sondern für ihre Unternehmungen daraus Nutzen zu ziehen gedenken. Diese Sachverständigen würden sonst Richter in ihrer eigenen Sache werden, wie es wohl am allerwenigsten in solchem Fall wohlgethan sein würde, wo es sich um Verhältnisse handelt, wobei politische und commercielle Beziehungen mit in Betracht gezogen werden müssen, die dem Interesse eines einzelnen, wenn auch höchst beachtungswerthen Industriezweiges nicht aufcopiert werden können.

Die zum Zollverein verbündeten deutschen Regierungen werden inmitten der vielfachen Anforderungen, welche die Bewegung unserer Zeit hervorruft, den doppelten Gesichtspunkt festhalten müssen, sowohl die wahren und allgemeinen Bedürfnisse der Gegenwart möglichst zu befriedigen, als dem so rühmlich und für die Gesamtheit bereits erfolgreich begonnenen Unternehmen, eine gedeihliche Zukunft zu bereiten. Der weisen

Regel eingedenk: daß man nicht besser für den morgenden Tag sorgen kann, als indem man am heutigen das Richtige thut, wird der Zollverein in seiner Gesamtheit alsbald zu einer Verständigung darüber gelangen müssen, was als das Richtige erkannt wird?

Aus einer solchen Verständigung wird der Verein eine neu erfrischte Lebenskraft schöpfen, das Band gemeinsamer Interessen, gemeinsamer, aus wohlwogener Ueberzeugung hervorgegangener Grundsätze und Verkehrs-Beziehungen, welches die Mitglieder verbindet, wird dadurch eine neue Stärke gewinnen. Einer solchen Verständigung sehen wir mit zuversichtlicher Hoffnung je eher je lieber entgegen.

Eure zc. wollen diese Angelegenheit durch Mittheilung der beige-schlossenen Denkschrift bei der zc. Regierung zur Sprache bringen und den Wunsch zu erkennen geben, daß dieselbe bald möglichst eine Erklärung darüber hieher gelangen lassen wolle, ob sie geneigt sei, über die bei der Zollconferenz in Carlstruhe vertagten Tariff Fragen von Neuem zu verhandeln ohne zu verlangen, daß gleichzeitig das bisher von dem Zollvereine befolgte System verlassen, und ein anderes im Allgemeinen an dessen Stelle gesetzt, insbesondere aber auch gleich bei der Lösung jener Fragen als maßgebend betrachtet werde.

Spricht die zc. Regierung diese Geneigtheit aus, so würde sie sich zugleich darüber äußern wollen, ob es ihr genehm sei, daß Berlin zum Sitz der neu anzuknüpfenden Verhandlungen gewählt werde.

Sollte auch in dieser Beziehung eine zustimmende Erklärung abgegeben werden, und von den übrigen Vereins-Regierungen, an welche eine gleiche Anfrage gerichtet worden ist, eine gleichlautende Antwort eingehen, so kann dann diesseits unverzüglich der Zeitpunkt des Zusammentretens in Vorschlag gebracht werden, und es wird, um ein befriedigendes Resultat der Verhandlungen zu sichern, nur noch darauf ankommen, daß von allen Seiten zur Bescheidung der Conferenzen Männer auserwählt werden, welche nicht an die in Carlstruhe abgegebenen Erklärungen ängstlich gebunden, überhaupt nicht lediglich auf eine Seite, oder auf einen einzelnen Punkt der Verhandlung angewiesen, sondern dazu ausgerüstet sind, die wichtige Angelegenheit in ihrem ganzen Umfange zu erörtern, und welche bei dieser Erörterung sich auch wirklich als Organe des Systems betrachten, in dessen Geiste die Verhandlungen eingeleitet werden.

Sollte dagegen von einer Vereins-Regierung oder von mehreren Vereins-Regierungen eine Erledigung der noch offenen Tariff Fragen nicht von dem Standpunkte des bisherigen Systems aus für zulässig erachtet, sondern wirklich ein wesentlich anderes Princip an die Spitze des Vereins und seines Tarifs gestellt werden wollen, dann würde eine sofortige Berathung jener speciellen Fragen nur die unerfreuliche Wirkung haben, durch das unter dieser Voraussetzung wahrscheinliche Mißlingen des zweiten Versuchs einer Verständigung den im Innern des Vereins obwaltenden Zwiespalt vor der Zeit offen darzulegen. Es würde dann vielmehr darauf ankommen, die neuen Grundsätze, welche künftig die leitenden sein sollen, in allen ihren Consequenzen vollständig darzulegen, und dadurch eine umfassende Prüfung derselben möglich zu machen.

Der gegenwärtige Erlaß ist, wie Eurer zc. nicht entgangen sein wird, durchaus vertraulicher Art; Sie werden denselben deshalb auch nur in vertraulicher Form zur Kenntniß des Herrn Ministers zc. ze. bringen. Ich habe geglaubt, durch rückhaltlose Offenheit den zwischen den Kabinetten bestehenden glücklichen Verhältnissen am angemessensten zu verfahren und süge zu Eurer zc. persönlicher Notiz nur noch hinzu, daß Seiner Majestät dem Könige, unserem allergnädigsten Herrn, von dem Inhalt dieses Schreibens und der beigelegten Denkschrift vollständig Vortrag erstattet worden ist und Allerhöchst Diefelben mich zu diesem Erlaß zu ermächtigen und dabei zu bemerken geruht haben, daß damit in keiner Weise beabsichtigt werde, den Ansichten unserer Verbündeten vorzugreifen, sondern eine Verpflichtung zu erfüllen, welche eine wesentliche Bedingung des Vereins bildet, indem wir unsere Ansichten im offenen Vertrauen aussprechen, um somit zu einem vollständigen Einverständniß zu gelangen.

Berlin, den 27. Januar 1846.

in mundis zc. Caniz.

Znlage XVIII.

Aus der Denkschrift zur Note vom 27. Januar 1846.

Es sind die hier entwickelten Vorschläge auf der Grundlage des bestehenden Tariffsystems basirt, indem die vorgeschlagenen Aenderungen der bestehenden Tariffsätze bedingt und begründet werden durch die im Laufe der vorangegangenen Taxisperiode eingetretene Aenderung in den Bedürfnissen der inländischen Gewerbsamkeit. Sie bewegen sich innerhalb der Grenzen, welche nach dem Sinn und Geist der Zollvereinsverträge für die periodischen Aenderungen des Tarifs maßgebend bleiben müssen, wenn sonst nicht die der jährlich zusammentretenden Zollkonferenz zugewiesene Verhandlung über Abänderungen des Zolltarifs (Artikel 34d. der 1833er Verträge) den Charakter einer jährlich oder alle drei Jahre wiederkehrenden Erörterung über den Fortbestand des Vereins annehmen sollen.

Eine andere Bedeutung scheint diesen periodischen Tarifrevisionen von Seiten der Königl. Bayerischen und Württembergischen sowie der Großherzoglich Badenschen Regierungen beigelegt werden.

Zwar erklären deren Kommissarien (Seite 26 des Tarif-Protokolls), daß eine gänzliche Umgestaltung des bisherigen Tariffsystems des Zollvereins keineswegs in der Absicht ihrer Regierungen liege, von denselben vielmehr nur eine angemessenere und wirksamere Ausbildung des bestehenden Schutzsystems für nothwendig gehalten werde.

Allein in dem, was von den gedachten drei Regierungen, sowohl nach den von ihnen bestimmt gestellten Anträgen wegen höherer Besteuerung der fremden Gewinuste und Gewebe, als nach den andernweilen Aeußernungen und Andeutungen ihrer Bevollmächtigten, unter einer angemessenen und wirksamen Ausbildung des bisherigen Tariffsystems verstanden wird, würde allerdings eine völlige Umwälzung des letztern liegen. Denn wenn von der Kommission für Bayern, Württemberg und Baden einerseits wiederholt Tarif-Protokoll, Seite 27, 28, 30, 31, 32, 50) der damalige Vereins-Zolltarif nicht nur in einzelnen Positionen, sondern auch im Ganzen, seinem Maßstabe und seinem Principe nach, als mangelhaft dargestellt, andererseits (Seite 27, 29, 31, 32, 47, 112, 119, 133) die weitere Ausbildung des Protectionssystems, ein kräftiges, richtig entwickeltes, consequent durchgeführtes, nationales Zollschutzhystem als die Aufgabe des Zollvereins hingestellt und empfohlen und (Seite 78) die beantragte Zollerhöhung für Garue nur als ein Schritt zum besseren Schutze der Industrie bezeichnet wird, so liegt es klar zu Tage, daß was hiernach als bloße Ausbildung des bisherigen Systems bezeichnet wird von demjenigen, was der gewöhnliche Sprachgebrauch hierunter verstehen würde, gar sehr verschieden ist.

Wäre es die Meinung der gedachten Regierungen in dieser Richtung und Ausdehnung eine „Ausbildung“ des dermaligen Tariffsystems weiter zu verfolgen, dann würde sich allerdings von der alsbaldigen Eröffnung einer Conferenz über die Feststellung der Garuebesteuerung ein gedeihlicher Erfolg kaum hoffen lassen und eine Verständigung über die obwaltende grundsätzliche Meinungsverschiedenheit vorangehen müssen.

Ein auf dauernde Förderung gemeinsamer materieller Interessen gegründeter Staatenbund, wie der Zollverein, kann nur dann seinem Zweck entsprechen, wenn alle Theilnehmer sich in dem eingegangenen Verhältniß und durch dasselbe befriedigt fühlen.

Noch im Jahre 1841, als es sich um die Verlängerung des mit dem Schlusse jenes Jahres erlöschenden Vereins handelte, schien eine solche übereinstimmende Befriedigung in erfreulicher Weise stattzufinden, wenn anders das dem im Eingange des Prolongations-Vertrages vom 8. Mai 1841 ausgesprochene

„Anerkenntniß der wohlthätigen Wirkungen, welche der Zollverein, den bei seiner Gründung und Erweiterung gehegten Absichten entsprechend, für den Handel und gewerblichen Verkehr der Vereinsstaaten, und dadurch zugleich für die Beförderung der Verkehrsfreiheit in Deutschland überhaupt gehabt habe.“

Sollten sich nun seitdem die Ansichten der gedachten drei Regierungen dahin geändert haben, daß letztere sich, bei dem von den Zollvereinsstaaten angenommenen und von dem übrigen Theile derselben auch jetzt noch für zweckmäßig erachteten Zoll- und Handelssysteme, in dem von ihnen eingegangenen Vereinsverhältniß nicht mehr befriedigt und behaglich fühlen, vielmehr die Befolgung eines andern Systems zur Wohlfahrt ihrer Unterthanen für erspriehlich und unerlässlich halten, so wäre damit ausgesprochen, daß der Zollverein entweder auf seiner jetzigen Grundlage oder

in seiner jetzigen Ausdehnung über das Jahr 1853 hinaus fortzubestehen keine Aussicht habe.

Aber auch für die bis zu jenem Zeitpunkte noch hingehenden acht Jahre könnte es dem Interesse aller Theile kaum entsprechen, einen Zustand fortauern zu lassen, in welchem anscheinend über die Fundamentalgrundsätze des Vereins Meinungsverschiedenheiten obwalten und wo den von der einen Seite her gestellten Anträgen, von der anderen Seite die Zustimmung nicht wegen entgegenstehender Interessen des eigenen Landes, sondern nur um deswillen vorenthalten, resp. die Zurücknahme einer bereits ertheilten Zustimmung vorbehalten wird, um dadurch die Einwilligung zu anderweiten Anträgen herbeizuführen.

Es erscheint daher unerlässlich nothwendig, daß die Regierungen der Zollvereinsstaaten sich ohne Rückhalt gegen einander aussprechen, um auf diesem Wege darüber zur Gewißheit zu gelangen:

ob zwischen ihnen eine solche durchgreifende, mit dem Wesen eines jeden Vereins schlechthin unverträgliche Meinungsverschiedenheit in den Grundprincipien in der That vorhanden ist?

Die Preussische Regierung nimmt ihrerseits keinen Anstand unumwunden zu erklären, daß sie es nicht für rathsam hält, ein System, welches beinahe ein volles Menschenalter hindurch besteht und sich durch seine Erfolge erprobt und bewährt hat, gegen ein anderes zu vertauschen, von dem sie beforgen muß, daß es zu Gunsten einer — noch sehr problematischen, jedenfalls einseitigen Förderung einzelner Industriezweige und höchstens zum Vortheil einer verhältnißmäßig nicht zahlreichen Klasse von Gewerbetreibenden, den Handel beeinträchtigen, die Konsumenten belasten, zum Schleichhandel anreizen und den Zollverein in eine feindselige Stellung zu anderen handeltreibenden Nationen bringen würde. Sie will also den seit dem Jahre 1818 mit dem besten Erfolge erstrebten Zweck, nicht bloß den Staatskassen ein Einkommen zu sichern, sondern auch die inländische Gewerbsamkeit zu schützen, auch ferner nie aus dem Auge zu verlieren und daher auch jede Tarifveränderung, welche im Interesse dieser Gewerbsamkeit oder einzelner Zweige derselben in Antrag gebracht wird, mit Sorgfalt prüfen: sie glaubt aber bei dieser Prüfung nur von den bisher befolgten Principien ausgehen und auch ferner nur zu solchen Tarifveränderungen, welche nach diesen Principien zulässig und zweckmäßig erscheinen, ihre Zustimmung geben zu können. Zu diesen Principien rechnet sie namentlich auch den Grundsatz, daß die Gewährung von Bonificationen bei der Ausfuhr von Fabrikaten unter allen Umständen mit großem Bedenken und in der Regel mit Nachtheilen verbunden und nur aus ganz besonderen Gründen, als eine Ausnahme, aber immer nur für solche Waaren, für welche eine dem Betrage der Bonification mindestens gleichkommende Eingangsabgabe oder innere Konsumtionssteuer entrichtet worden, also nur als eigentlicher Rückzoll zulässig, dagegen als Ausfuhrprämie höchst gefährlich ist. In dieser Auffassung der Ausfuhr-Bonificationen erblickt sie zugleich ein zuverlässiges Kriterium für die Beurtheilung nachgefunchter Erhöhungen der Eingangssteuer und glaubt in der Regel jeder solchen Erhöhung widersprechen zu müssen, welche nicht ohne Gewährung eines Rückzolls oder sogar einer Ausfuhrprämie ausführbar ist.

Aus dieser offenen Darlegung der die Preussische Regierung leitenden Ansichten läßt sich entnehmen, daß dieselbe schon bei den von ihr zuerst in Karlsruhe gemachten Vorschlägen den allerdings nicht nur von anderen Vereinsregierungen, sondern auch von zahlreichen Gewerbetreibenden im eigenen Lande kund gegebenen Tendenzen ein Opfer gebracht hat, und daß sie, wenn sie nach der Erfolglosigkeit anderer Vereinigungsversuche, endlich sogar sich zu einer Besteuerung der eingehenden Twiste (einschließlich der Sarps) und der leinenen Maschinengarne mit 4 Thaler unter Gewährung einer Bonification von 3 Thaler für die ausgehenden Fabrikate verstehen wollte, dabei lediglich durch den Wunsch geleitet worden ist, ihrerseits Alles anzubieten, um eine Verständigung herbeizuführen. In diesem Bestreben ist sie bis an die äußerste Grenze des Zulässigen gegangen. Da ihre Zugeständnisse desseungeachtet erfolglos geblieben sind, so ist sie umsomehr berechtigt, diejenige Lösung der noch schwebenden Fragen, welche sie für die, den zu schützenden Interessen vollständig genügende und dabei doch andere Interessen am wenigsten verletzende erachtet, an die Spitze zu stellen. Indem sie dies thut und in ihren weiter oben entwickelten speciellen Tarifvorschlägen den von Kurhessen gemachten Vermittlungsversuch (oben ad b.) im wesentlichen adoptirt, ist sie aber nicht gemeint sich von dem in Karlsruhe gemachten Zugeständnisse bestimmt loszusagen; sie erklärt vielmehr von Neuem, daß sie, wenn es ihr nicht gelingt, die übrigen Vereinsregierungen für ihre Ansicht zu gewinnen, bereitwillig auch zu ihrem letzten Vorschlage (oben ad d.) der sich vom Großherzoglich Hessischen Vorschlage (oben ad a.) nur durch die Beschränkung der höheren Leinengarnsteuer auf das Maschinenspinnst unterscheidet, oder noch lieber zu dem Sächsischen Vorschlage (oben ad c.) zurückkehren wird, insofern dadurch eine alle Theile zufriedenstellende Einigung herbeigeführt werden kann.

Nachdem die Preussische Regierung in dem Vorstehenden nunmehr die Gesichtspunkte dargelegt hat, welche sie für ihr ferneres Verfahren als die leitenden festhalten zu müssen glaubt, hält sie auch den Wunsch für gerechtfertigt, daß die übrigen Vereinsregierungen sich mit gleicher Offenheit ansprechen mögen.

Es kommt, wie gesagt, zunächst darauf an, sich darüber zu vergewissern, ob den allgemeinen Grundsätzen, welche oben entwickelt sind, ob der Basis, auf welcher der Zollverein errichtet und im Jahre 1841 verlängert worden ist, auch noch jetzt die allgemeine Anerkennung zu Theil wird.

Ist dies der Fall, so kann es bei der nicht nur von Preußen, sondern auch von den meisten anderen Staaten bereits gezeigten Nachgiebigkeit nicht schwer halten, über die in Karlsruhe offen gelassenen, speciellen Fragen zu einer baldigen Verständigung zu gelangen, und dann ist es gewiß wünschenswerth, mit der Eröffnung neuer mündlicher Verhandlungen so bald als möglich zu beginnen.

Sollte dagegen jenes Einverständnis mit den Fundamental-Principien des Zollvereins nicht mehr vorhanden sein, dann werden auch neue Verhandlungen über die vorbehaltenen speciellen Fragen schwerlich zu einem befriedigenden Resultate führen, — dann muß vielmehr vor allen Dingen

der Versuch gemacht werden, auf irgend einem Wege die Einheit der Grundsätze wieder herbeizuführen ohne welche weder im Innern des Zollvereins das die Grundbedingung einer gedeihlichen Entwicklung der Gewerbthamkeit ausmachende Vertrauen wieder gewonnen, noch nach Außen hin eine Achtung gebietende Stellung behauptet, ohne welche überhaupt ein Verein als fortdauernd nicht gedacht werden kann; und es ist daher unbedingt nothwendig, daß diejenigen Regierungen, welche die bisherige Basis des Vereins verlassen zu müssen glauben, offen aussprechen, welche Grundsätze sie an die Stelle der bisher befolgten gesetzt zu sehen wünschen, und daß sie die Mittel, durch welche diesen Grundsätzen Eingang zu verschaffen ist und die Consequenzen zu denen sie hinführen, sich selbst und den übrigen Regierungen vollständig klar machen und ausführlich entwickeln.

Geschieht dies, so wird die Preussische Regierung ihrerseits gewiß eine solche Darstellung mit der größten Aufmerksamkeit und Sorgfalt prüfen und eine gleiche Prüfung Seitens der übrigen Regierungen wünschen.

Wird ein neues System in Folge dieser Prüfung für annehmbar erachtet, so kann es denn auch keinen Anstand haben, dasselbe in seiner Consequenz zu entwickeln und danach namentlich auch die jetzt noch schwebenden Fragen zu erledigen.

Gelingt es dagegen dem neuen Systeme nicht, sich bei Preußen und den übrigen Regierungen Eingang zu verschaffen, dann dürfte es eine wohl begründete Anforderung sein, daß die dasselbe proponirenden Regierungen, so lange sie dem Zollvereine angehören, auch auf die Consequenzen jenes Systems verzichten und zur ferneren Aufrechthaltung der Grundsätze die Hand bieten, zu denen sie sich durch ihren Zutritt zu dem Vereine und durch dessen Erneuerung einmüthig bekant haben.

Berlin, im Januar 1846.

Znlage XIX.

Denkschrift v. Batow's,

betreffend die Begünstigung des direkten Verkehrs zwischen den Staaten des Zollvereines und den außereuropäischen Ländern.

Die bisher noch ungelöst gebliebene Frage, ob die Annahme eines Differentialzollsystems den Interessen Preußens so wie denjenigen des gesammten Zollvereines entsprechen und deshalb Seitens der Preussischen Regierung den Regierungen der zollverbündeten Staaten in Vorschlag zu bringen sein werde, ist durch die inzwischen eingetretene Nothwendigkeit

über die Fortdauer oder Aufhebung der mit Großbritannien geschlossenen Schiffahrtsverträge und über die Eingehung von Handels- resp. Schiffahrtsverträgen mit transatlantischen Staaten einen Beschluß zu fassen, ihrer Entscheidung näher gerückt und eine baldige schließliche Einigung über dieselbe ist unerläßlich, da es mit der Würde der Regierung schlechterdings unüberträglich ist im In- und Auslande die Vorstellung zu nähren, daß die Regierung in sich selbst uneins und unentschlossen zwischen verschiedenen Systemen schwankt. Die Hauptmomente, welche bei der Lösung dieser Frage in Erwägung kommen, sind zwar schon in verschiedenen Denkschriften hervorgehoben und näher ausgeführt; es bleiben jedoch noch einige und nicht unwichtige Punkte übrig, welche bisher entweder nur in den schriftlichen Mittheilungen, die zwischen den betreffenden Behörden über den Gegenstand Statt gefunden haben, niedergelegt, theils noch gar nicht zur Sprache gekommen sind und deshalb noch einer Erörterung bedürfen. Es wird daher nicht unangemessen sein, das Für und Wider der in Vorschlag gebrachten Maßregel noch einmal in möglichster Kürze zusammen zu fassen und die Gesamtzwecke derselben in ihrem Zusammenhange zu betrachten.

Vermehrung des Austausches deutscher Fabrikate auf den außereuropäischen Märkten gegen Bezug der für die deutsche Industrie unentbehrlichen Rohstoffe und der Consumtions-Artikel außereuropäischen Ursprungs, ein neuer Aufschwung der deutschen Rhederei, eine engere Verbindung mit den Nordsee-Staaten, namentlich mit den Hansestädten und die Erreichung einer festeren und günstigeren Stellung Deutschlands dem Auslande gegenüber durch Befolgung einer gemeinschaftlichen Handelspolitik — das sind die Erwartungen, welche die Vertheidiger der Maßregel an dieselbe knüpfen. Danach gehören die Zwecke, welche man zu erreichen hofft, theils dem Gebiete der Politik, theils dem der National-Deconomie an, und um die Maßregel richtig zu beurtheilen, ist es unerläßlich, sie von diesem doppelten Standpunkte aus zu prüfen. Die politische Seite ist für das Ministerium des Auswärtigen die zunächst liegende; sie mag daher vorweg zur Erörterung kommen.

Von diesem Standpunkte sei es verdonnt, zuvörderst daran zu erinnern, wie wir in allen Perioden der Geschichte Ideen finden, welche, einmal vorhanden, ihren Faden durch den Lauf von Jahrhunderten fortspannen, sich weiter und weiter verbreiteten und endlich so mit dem Leben der Völker verwebten, daß die Regierungen sich gedrungen fühlten, sie zu den ihrigen zu machen, sie zu unterstützen und ihre Ausbildung zu pflegen. Es wird für diese Behauptung nicht der Ausführung der mannigfachen Beweise bedürfen, welche die alte, mittlere und neueste Geschichte und die spezielle Geschichte unseres Vaterlandes suppeditiren könnten, es mag vielmehr genügen, aus der letzteren nur eine Thatsache hier hervorzuheben, welche mit dem Gegenstande dieser Erörterung ohnehin in so naher Verbindung steht, und zwar die Bildung des Zollvereines. Wir sind gewohnt hochverdiente Männer, deren Andenken hier wahrlich nicht zu nahe getreten werden soll, als die Stifter des Vereines zu betrachten, und in so fern gewiß mit Recht, als es sich von der Aufnahme, von der Ausbildung und von der Verwirklichung der Idee handelt. Aber die Erzeuger derselben

sind jene ausgezeichneten Männer nicht, denn sie wurzelte längst in dem geistigen Bewußtsein der Völker und es bedurfte nur der geschickten und sorglichen Hand, sich derselben zu rechter Zeit zu bemächtigen und sie in's Leben einzuführen. Die Regierung Preußens befand sich jener Idee gegenüber in der eben gedachten Lage; sie wird sich auch künftig mehr als alle anderen Regierungen des Continents in ähnlichen Lagen befinden, weil gerade ihr die Aufgabe obliegt, der Träger der öffentlichen Meinung in Deutschland zu sein und zu ermitteln, daß dieselbe so weit in die Wirklichkeit übergehe, als sie vernünftig und mit den verfassungsmäßigen und gesetzlichen Zuständen in Einklang zu bringen ist. Daß gerade Preußen diesen Beruf hat, folgt aus der Lage und Stellung zu seinen größeren Nachbarn einer und seiner kleineren Nachbarn anderer Seits, indem der Preussischen Regierung in dieser Richtung hin offenbar die Aufgabe obliegt, durch Leitung der öffentlichen Meinung und durch rechtzeitige Berücksichtigung ihrer Anliegen von der einen Seite dafür zu sorgen, daß nichts durch hartnäckige Stabilität und durch Vernachlässigung in der Benutzung der zur Erweckung und Erhaltung des Patriotismus dienenden Mittel der Nationalstimme erkalte und das Land, welches die unter so vielen Herren stehenden Stämme deutscher Zunge umschlingt, mehr und mehr locker werde, auf der anderen Seite aber auch zu verhindern, daß die öffentliche Meinung sich nicht der schwächeren Kräfte der Regierungen jener kleineren deutschen Staaten bemächtete und die selben unaushaltbar in eine Bahn dränge deren Endziel zwar im Schoße der Zukunft liegt, für die sich jedoch in der Weltgeschichte Beispiele finden, welche die Ansicht, daß dergleichen politische Extravaganzen mit einer gänzlichen Umgestaltung der staatsrechtlichen Verhältnisse Deutschlands möglicher Weise endigen können, als eine ganz müßige keineswegs erscheinen lassen.

Diese Andeutungen leiden kein Mißverständnis. Es kann nicht davon die Rede sein, der Regierung Preußens zumuthen zu wollen, daß sie sich blindlings von der öffentlichen Meinung leiten lasse; sie soll sich vielmehr, wie schon bemerkt, an die Spitze derselben stellen und ihrerseits deren Leitung übernehmen; das Unkraut, welches die Pflanzen zu ersticken droht, ausmerzen; die lebensfähigen Pflanzen aber sichten, hegen und pflegen.

In den Ideen, welche die heutige Zeit mächtig anregen, gehört unverkennbar auch die über die Nothwendigkeit der Begünstigung des direkten Verkehrs zwischen Deutschland und den außereuropäischen Ländern; ob sie aber den lebensfähigen Pflanzen beizurechnen, ob sie wirklich ein Ergebnis der öffentlichen Meinung in der wahren Bedeutung des Wortes und nicht vielmehr ein Produkt der Phantasie zwar wohlmeinender aber unpraktischer Köpfe sei, oder ob die Speculationsucht auf einzelne industrielle Unternehmungen, sich nicht einen übertriebenen Einfluß darauf anmaße? Das ist die Frage. Es kann nicht in der Absicht liegen, den Ursprung und die Fortentwicklung jener Idee hier näher zu verfolgen, nur gegen die Ansicht muß Verwahrung eingelegt werden, als ob dieselbe erst aus dem j. g. nationalen Systeme der politischen Oeconomie hervorgegangen sei, welches in neuester Zeit so viele Köpfe und Federn in Bewegung gesetzt hat. Sie ist kein Produkt der neuesten veränderungs- und neuerungsstreb-

tigen Zeit, ist älter als Leibnitz und Koefer und nicht bloß von Theoretikern, sondern von praktischen in der Regierungskunst erfahrenen Männern mit Interesse behandelt und auch Preussischen Staatsmännern*) des verfloffenen Jahrhunderts keineswegs fremd. In neuerer Zeit ist sie besonders in den Werken des als Staatsmann und Schriftsteller geachteten, gegenwärtig eine der ersten Stellen im Dienste seines Vaterlandes bekleidenden Rebenius der Aufmerksamkeit der deutschen Regierungen empfohlen, späterhin in den Ständeversammlungen verschiedener deutscher Länder mit Acclamation aufgenommen, von einem großen Theile des Fabrikantenstandes in zahlreichen Petitionen bevortwortet, von den handels- und schiffahrtskundigen Hansestädten als eine Lebensfrage für den deutschen Handel und die deutsche Schifffahrt bezeichnet und endlich von der in jedem Fortschritte vorsichtigen Regierung des Königes Ernst August — wenn gleich unter Modificationen — als ein wünschenswerthes Ziel des gemeinsamen Strebens der Regierungen der norddeutschen Küstenstaaten anerkannt worden. —

Daß die mehrerwähnte Idee lediglich aus der Richtung der neueren Zeit und aus der Theorie hervorgegangen sei, kann daher nicht behauptet werden, sondern höchstens nur, daß die Gegenwart mehr als die Vergangenheit auf die Verwirklichung derselben hindränge. Diese Erscheinung findet aber ihre natürliche Erklärung, theils in den Fortschritten, welche die deutsche Industrie während des langen Friedens und in Folge der im Innern gefallenen Zollschranken gemacht hat, und welche die Erweiterung des durch die Abnahme manches alt her gebrachten Exportgeschäftes ohnehin geschmälereten Marktes, dringend wünschen lassen, theils in dem Beispiele aller übrigen Handel und Schifffahrt treibenden Nationen, welche mit sehr wenigen Ausnahmen ihren Handel und ihre Schifffahrt durch Differentialzölle oder gar durch Verbote schützen, während unsere Häfen den Fremden offen stehen und — wie die jüngsten Verhandlungen mit Sardinien und Neapel beweisen, — die Liberalität unserer Gesetzgebung für nichts in Anschlag gebracht wird, wogegen anderen Nationen für die Aufhebung illiberaler, drückender Maasregeln, welche ihre Gezehe verordnen, werthvolle Concessionen eingeräumt werden. Mögen die neuesten Reformen in der Gesetzgebung Englands auch immerhin zu einiger Hoffnung berechtigen, daß auch dort mit der Zeit liberalere Grundsätze Eingang finden und sich von dort auch über andere Länder ausdehnen werden; bis jetzt haben sich jene Reformen deren Werth für einzelne Theile der deutschen Industrie übrigens nicht bestritten werden soll, nicht an die Navigationsakte erstreckt; nach den Aussprüchen bekannter britischer Staatsmänner

*) Anmerkung. Der Geheime Rath von Sted, weiland Mitglied des answärtigen Departements, sagt in seinem 1782 bei v. v. Gebauer in Halle erschienenen „Versuche über Handels- und Schifffahrtsverträge“ Seite 6: „Eine Nation die selbst thätig ist und ihren Vortheil erkennt, führt ihre Produkte selber aus, und hebet ihre Bedürfnisse selber aus der ersten Hand. Ein Volk, welches aus seine Schifffahrt und Handlung seine aufklärtere Aufmerksamkeit richtet, verhältel anderen Nationen diese Zuführung fremder Produkte gar nicht, und läßt keine anderen Schiffe in seinen Häfen zu, als die mit den eigenen einheimischen Erzeugnissen der Nation besetzt sind.“

Und weiter Seite 138: „Man mühte die Bedürfnisse der preussischen Länder an Weinen, an Zucker, Kaffee, Baumwolle von solchen Völkern holen, welche keine Waaren, Güter und Produkte nehmen, mit welchen die Handels-Bilanz zu gewinnen ist.“

läßt sich auch nicht annehmen, daß dieselbe in der nächsten Zeit zu unseren Gunsten modificirt werde. Sollte dieser Fall aber dennoch eintreten, so bleibt immer übrig, ja es liegt vielmehr in der Absicht des Vorschlages, denselben zu Gunsten derjenigen Staaten zu modificiren, welche uns Gleichstellung gewähren. —

Daß die Gegenwart mehr als die Vergangenheit auf die Ausführung jener Idee hindrängt, dürfte aber außer dem eben Angeführten auch noch einen andern Grund haben. Sowohl die Thatsache der Bildung des Zollvereins selbst und die Art, wie derselbe successiv zu Stande gekommen, als die in den Jahren 1840/43 Statt gefundenen Verhandlungen mit dem Steuervereine und gelegentliche Erklärungen halboffiziellen und selbst officiellen Charakters, welche in die Oeffentlichkeit übergegangen sind, berechtigen das deutsche Publikum zu der Annahme, daß es bei der Bildung des Vereines nicht die Absicht gewesen sei, an seinen jetzigen Grenzen stehen zu bleiben, daß die Erreichung der Nordseeküste vielmehr schon den Gründern des Vereines als das zu gewinnende Ziel vorgeschwebt habe. Dieses Ziel ist bis jetzt nicht erreicht, der Zollverein hat seit dem 1. Januar 1836 keine Acquisition von wirklicher politischer und commerzieller Bedeutung gemacht, denn die von da ab bis zum Jahre 1844 erfolgten Anschlüsse einzelner hannoverscher Landestheile, Lippes, Pyrmonts, Braunschweigs, der Grafschaft Schaumburg und Luxemburgs mit überhaupt 605,475 Seelen können — mit Ausnahme Luxemburgs — fast nur in finanzieller Beziehung in's Gewicht fallen, nachdem die von dem Anschlusse Braunschweigs erwartete Nachfolge des ganzen Steuervereines durch den ungünstigen Erfolg der mit Hannover gepflogenen Verhandlungen nicht eingetreten ist.

Wenn sich daher trotz der aner kennungswerthen günstigen Resultate, die der Zollverein in der eben erwähnten Periode lieferte, in allen demselben angehörenden deutschen Landen eine gewisse Unge duld nach weiteren Fortschritten kund giebt, so wird den Unge duldigen daraus nicht gerade ein Vorwurf gemacht werden können. — Für Preußen, welches den Verein unter erheblichen finanziellen Opfern in's Leben rief, bleibt eine solche Stimmung im Publikum aber immerhin sehr unerfreulich, da die Ungunst der öffentlichen Meinung Preußen „als leitende Zollvereinsmacht“ von allen Vereinsstaaten allein trifft, und ihm somit gerade diejenigen politischen Vortheile, die es durch Stiftung des Vereines vorzugsweise beabsichtigt und bereits errungen hatte, wieder verloren gehen, nämlich die Anerkennung, das Vertrauen und Wohlwollen der deutschen Nation. Eine solche Stimmung, welcher es jenseits der deutschen Grenzen und leider auch innerhalb derselben an Nahrung nicht fehlt, fortbestehen und einzuwurzeln zu lassen, ohne sich solcher Gegenmittel zu bedienen, von welchen eine Abhülfe zu erwarten ist, erscheint sehr mißlich und involvirt unverkennbar einen hohen Grad von Verantwortlichkeit, den die Rathgeber der Krone über sich nehmen. Daß dergleichen Versuche die Ungunst der öffentlichen Meinung auf Preußen herabzuziehen, nicht bloß von Parteigängern im Gebiete der Handelspolitik und von Tageschriftstellern ausgehen, dafür liegen die Beweise vor, und es mag in dieser Beziehung genügen, hier nur an zwei Erfahrungen zu erinnern, welche die Jahre 1844

und 1845 geliefert haben, wo die Regierung eines Nachbarstaates einmal keinen Anstand nahm, in einer der Oeffentlichkeit übergebenen und den deutschen so wie fremden Cabinetten mitgetheilten Denkschrift geradezu die Behauptung hinzustellen, daß das Scheitern der mit ihr gepflogenen Anschlußverhandlungen lediglich der Fähigkeit und Unwillfährigkeit der preussischen Regierung beizumessen und deshalb zu bedauern sei, daß die Verhandlungen nicht unter Zuziehung von Commissarien anderer Vereinsstaaten Statt gesunden hätten, und wo — in dem zweiten Falle — über die mit der Preussischen Regierung gepflogenen Communicationen wegen gemeinschaftlicher Behandlung der deutschen Schiffahrts-Interessen den Ständen des Landes späterhin eine in öffentliche Blätter übergegangene Mittheilung gemacht wurde, welche den Zweck hatte, die Abgeneigtheit der Preussischen Regierung darzuzeigen, in einer Sache von so allgemeinem und nationalem Interesse fördernd mitzuwirken.

Nach den vorstehend entwickelten Ansichten kann es nicht überraschen, wenn die Behauptung aufgestellt wird, daß vom Standpunkte unserer deutschen Politik aus betrachtet, der Plan wegen Beförderung des directen Verkehrs mit transatlantischen Ländern eine erwünschte Gelegenheit darbiete, einen Schritt zu thun, der zur Hebung des deutschen Nationalgefühls dienen und im Norden wie im Süden Deutschlands lebhaften Anklang finden wird. Eben so wenig kann es überraschen, wenn die von anderer Seite her in Anregung gekommene Frage, ob es rathsam sei, eine gemeinschaftliche Behandlung der Angelegenheit mit den übrigen Zollvereinsstaaten eintreten zu lassen, auf das Bestimmteste bejaht wird, und zwar aus folgenden Gründen. Einmal beschränken sich die Vortheile, welche aus der Ausführung der Maafregel zunächst nur der preussischen Rheederei zufließen, in ihrer ausgedehnten Wirkung keineswegs auf diese allein, sondern kommen der Gesamt-Industrie zu gut. Die durch den Gewinn der — unseren Schiffen jetzt größten Theils verschlossenen — indirecten Schiffahrt entstehende Vermehrung und Aufnahme unserer Rheederei wird auch den deutschen Binnenländern Nutzen bringen, und zwar sowohl dadurch, daß dieselben einen Theil der zur Ausrüstung einer Handelsflotte erforderlichen Gegenstände liefern werden, und ferner durch die aus einer solchen Entwicklung der deutschen Schiffahrt nothwendig folgende Anknüpfung lebhafterer und ausgedehnterer Verbindungen mit fremden Ländern, welche wesentlich auf den Handelsverkehr mit denselben einwirken werden.

Außerdem ist aber auch vom deutsch politischen Standpunkte aus gerade auf die gemeinschaftliche Behandlung der Sache mit den übrigen Zollvereinsstaaten ein ganz besonderer Werth zu legen, weil das Project eben zugleich als ein Mittel benutzt werden soll, sowohl in den zum Zollvereine gehörenden Ländern, als in den außerhalb desselben befindlichen Küstenstaaten eine günstige Stimmung für Preußen hervorzurnfen. Eine einseitige Ausführung des Projects durch Preußen und ohne Theilnahme — oder wenigstens ohne vorgängige Ansforderung — der Bundesgenossen (deren Zustimmung schon der Veränderung der Zollsätze wegen gar nicht entbehrt werden könnte), und der norddeutschen Küstenstaaten würde nur dazu benutzt werden, Preußen zu verdächtigen und ihm den Vorwurf zu-

zuziehen, daß es sich von den allgemeinen deutschen Interessen absichtlich fern halte. Einer der Hauptzwecke, welchen das auswärtige Ministerium durch die Maafregel zu erreichen hofft, würde daher durch eine solche einseitige Behandlung der Sache geradezu verloren gehen, und es könnte sich deshalb vom politischen Standpunkte aus sogar fragen, ob es nicht besser sei, das Projekt ganz fallen zu lassen, als ohne Zuziehung der Zollverbündeten zu demselben zu schreiten. —

Zur vollständigen Beleuchtung der politischen Seite der Frage kommt es nunmehr noch darauf an, dieselbe auch vom Standpunkte unserer Politik den nicht deutschen Mächten gegenüber in Erwägung zu ziehen. Nachdem die britischen Minister sich gegen den königlichen Gesandten am Hofe zu London dahin ausgesprochen haben, daß an ein Aufgeben der Strenge der Navigations-Akte zu Gunsten einer einzelnen Macht nicht zu denken, die einzige mögliche Form des Aufgebens vielmehr die Aufhebung der ganzen Akte sei, daß sich über den Zeitpunkt einer solchen Veränderung aber in den dormalen obwaltenden Verhältnissen gar nichts Festes bestimmen lasse, und nachdem die diesseitigen, auf Herbeiführung eines der Billigkeit entsprechenden Zustandes einer wirklichen Reciprocität gerichteten Anträge in London zwar die Anerkennung eines offenen und korrekten Verfahrens jedoch keinen befriedigenden Erfolg gefunden haben, läßt sich die Behauptung aufstellen, daß die Regierung Großbritanniens aus der Ergreifung von Maafregeln zur Beförderung des deutschen Handels und der deutschen Schifffahrt nach überseeischen Ländern keinen den Anforderungen der Gerechtigkeit und Unpartheiligkeit Stich haltenden Grund zu Bebrückungen unserer Schifffahrt und unseres Handels hernehmen könne. Denn so wenig es begründet sein würde, wenn wir es der britischen Regierung als einen Akt der Feindseligkeit anlegen wollten, daß sie ungeachtet unserer liberalen Auerbietungen in diesem Augenblicke zu einer durchgreifenden Reform ihres Navigationsgesetzes zu schreiten Anstand nimmt, weil sie im Hinblick auf die übrigen wichtigen Reformen dazu jetzt wirklich nicht im Stande ist, eben so ungerathfertiger würde es sein, wenn Großbritannien uns deshalb anfeinden wollte, weil wir etwas ihm nicht Angenehmes thun, was wir in unserem Interesse für nöthig halten und was zu vermeiden gewesen wäre, wenn man sich jenseits in der Lage befunden hätte, auf unsere billigen Wünsche einzugehen. Es läßt sich in der That auch nicht absehen, mit welchem Rechte eine Regierung, die uns bei allen mit ihr gepflogenen Verhandlungen über Fragen der Handelspolitik stets zu erkennen gegeben hat und bei jeder Gelegenheit öffentlich ausspricht, daß sie nur das eigene Bedürfniß als Maßstab für ihre Beschlüsse anerkenne, uns wegen einer Maafregel befeinden könne, die wir unserem Interesse zusagend halten, und zwar um so weniger, als noch im vorigen Jahre durch die bedeutende Erhöhung des Tarifes für das britische Ostindien unserem Handel und unserer Rhederei empfindliche Nachtheile zugefügt sind, ohne daß wir da gegen etwas Anderes gethan hätten, als uns auf das Ersuchen zu beschränken, die schon vierzehn Tage nach der Publikation erfolgte Ausführung nicht auf diejenigen Schiffsloadungen zu erstrecken, welche vor dem Bekanntwerden der neuen Verordnung aus deutschen Häfen abgegangen waren. Ob die Regierung Großbritanniens sich bei ihren künftigen Be-

schließen indessen die Gerechtigkeit unserer Ansprüche immer lebhaft ver-
 gegenwärtigen werde, ist eine Frage, welche sich mit Sicherheit nicht im
 Voraus beantworten läßt. Zieht man in Erwägung, daß wir schon früher
 manche Großbritannien nicht angenehme Schritte, die unser Interesse gebot,
 gethan haben, ohne daß sich die britische Regierung deshalb zu Feindselig-
 keiten hätte verleiten lassen, — es darf nur an die Festsetzungen der Aller-
 höchsten Cabinets-Ordre vom 20. Juni 1822 wegen Erhöhung der Hafens-
 abgaben, an die Bildung des Zollvereines und manche im Laufe der Zeit
 eingetretene Zollerhöhungen für Artikel der englischen Einfuhr erinnert
 werden, — und blickt man auf den hohen Rechtslichkeitsfian, der die bri-
 tische Nation und deren Vertreter auszeichnet und sich bei vielfachen Gele-
 genheiten gegen die bisher befolgte engherzige Handels- und Schiffahrts-
 politik ausgesprochen hat, so läßt sich allerdings nicht wohl annehmen,
 daß der Uebergang zu einem Differentialzollsystem, welches Rußland vor
 einigen Monden als Regressiv-Maßregel ergriffen und seitdem durch den
 Abschluß vortheilhafter Verträge mit Holland, Sardinien, Neapel u. als
 vortheilhaft erprobt hat, uns in solche Weiterungen mit Großbritannien
 verwickeln werde, von welchen Nachtheile für unseren Handel und unsere
 Schiffahrt mit Grund besorgt werden könnten.

Wenn demnächst abgesehen von den speciellen Verhältnissen zu Groß-
 britannien die Frage gestellt wird,

ob die Annahme einer Navigationsgesetzgebung von Seiten des
 Zollvereines den übrigen Schiffahrt treibenden Staaten außer Groß-
 britannien, begründete Veranlassung zu Beschwerden und Repres-
 salien gegen uns zu geben, oder unser bisheriges freundschaft-
 liches Verhältniß zu stören geeignet sei,

so erscheint eine solche Folge der gedachten Maßregel gleich unwahr-
 scheinlich, weil diejenigen Staaten, welche unsere indirekte Fahrt beschweren,
 sich über dieselbe Maßregel von unserer Seite nicht werden beklagen
 können, die übrigen aber, die unsere Schiffe den eignen völlig gleichstellen,
 und zwar: Oldenburg, Mecklenburg, die Hansestädte, Schweden und Nor-
 wegen, Rußland, der Kirchenstaat und die vereinigten Staaten von Amerika
 zum Theil als künftige Bundesgenossen, — Oldenburg, Mecklenburg, die
 Hansestädte, — oder als Produktionsländer — Nordamerika — Gleich-
 stellung mit unseren Schiffen erlangen können, zum Theile aber von der
 Maßregel gar nicht berührt werden, weil nicht alle indirekte Schiffahrt
 durch dieselbe betroffen werden soll, sondern nur der indirekte Verkehr
 mit einigen transatlantischen Erzeugnissen nach unseren Häfen,
 ein Verkehr, welchen gerade die Schiffe dieser nicht in die beiden ver-
 zeichneten Kategorien gehörenden Länder gar nicht, oder doch in so unbe-
 deutendem Umfange betreiben, daß ihnen aus der Aufstellung eines solchen
 Gesetzes ein Nachtheil nicht erwachsen kann.

Durch die erschwerte Einführung der aus Entrepôts kommenden Co-
 lonialwaaren wird allerdings Holland in die Nothwendigkeit versetzt, ent-
 weder auf den größten Theil seines bisherigen Absatzes nach dem Zoll-
 vereine verzichten oder sein ganzes Colonialsystem ändern zu müssen. —
 Der Umstand, daß das letztere schon so lange schwer auf Deutschland lastet,
 wird indeß keinen Grund abgeben können, aus bloßem Mitleid für die

Verlegenheit, in welche Holland allerdings gerathen kann, auf das, was wir nach Recht und Billigkeit schon längst in Anspruch nehmen konnten, noch ferner zu verzichten und die Zeit, wo Holland wirksame Repressalien ergreifen und ohne überwiegenden Nachtheil für seine eigenen Interessen feindselig gegen uns auftreten konnte, sind glücklicherweise vorüber.

Hiernach stellt sich das Gesamt-Resultat der Erwägung der gegen das Ausland zu nehmenden politischen Rücksichten dahin,

daß diese Rücksichten allein kein Motiv abgeben können, von der Annahme einer Navigationsgesetzgebung Abstand zu nehmen, wenn ein solcher Schritt unseren übrigen Interessen zusagt, d. h. wirklich geeignet ist, unsere Industrie im weitesten Sinne, mithin auch unsern Handel und unsere Schifffahrt zu fördern, und daß die Beschlußnahme in der Sache von der Lösung dieser letzteren Frage und von den im Eingange angedeuteten gleich wichtigen Rücksichten unserer deutschen Politik wird abhängig bleiben müssen.

Die eben gedachte Frage geht vorzugsweise zwar die Königlich-äusseren Behörden an; bei dem genauen Zusammenhange, in welchem sie aber mit der politischen Seite der Sache steht, wird eine kurze Recapitulation der für und wider sprechenden Gründe hier nicht am ungehörigen Orte sein.

Einverständnis ist unter den Behörden, zwischen welchen die Sache bisher zur Berathung gelangte, darüber vorhanden, daß es wünschenswerth wäre, wenn der Absatz zollvereinsländischer Fabrikate nach transatlantischen Ländern, deren werthvollste Produkte wir in so großen Quantitäten verbrauchen, durch Anknüpfung neuer und Ausdehnung schon bestehender direkter Verbindungen vermehrt werden könnte; nur darüber herrscht Meinungsverschiedenheit, ob dieser Zweck wirklich durch Differentialzölle zu Gunsten der deutschen Schifffahrt zu erreichen, ob eine solche Maßregel nicht vielmehr dazu angethan sein werde, unseren Handel und unsere Rhederei zu benachtheiligen.

Während von der Ausführung eines Differentialzollsystems auf der einen Seite, wie bereits im Eingange bemerkt, die Vermehrung des Austandes deutscher Fabrikate auf den außereuropäischen Märkten gegen Bezug der für die deutsche Industrie unentbehrlichsten Rohstoffe und der Consumtions-Artikel außereuropäischen Ursprunges, ein neuer Aufschwung der deutschen Rhederei, eine engere Verbindung mit den deutschen Nordseestaaten, namentlich mit den Hansestädten und die Erreichung einer festeren und günstigeren Stellung Deutschlands dem Auslande gegenüber durch Befolgung einer gemeinschaftlichen Handelspolitik erwartet wird, bezweifelt man auf der anderen Seite die gehoffte Vermehrung unseres Abjages nach transatlantischen Ländern, besorgt vielmehr neben finanziellen Ausfällen für unseren Handel und unsere Schifffahrt nachtheilige Folgen, wegen der Hemmungen, welche deren natürliche Entwicklung durch künstliche Maßregeln leiden, wegen der Vertheuerung der transatlantischen Produkte durch die Erschwerung der Concurrenz bei deren Einfuhr und wegen der von Seiten anderer Staaten zu erwartenden Repressalien. Zugleich wird die Schwierigkeit hervorgehoben, welche dadurch erwächst, daß der Zollverein bisher nur Preussische Häfen (an der Ostsee) hat, daß für die Einfuhr nach den westlichen Ländern desselben die nicht zum Vereine

gehörenden Häfen der Nordsee aber nicht entbehrt werden können, die Ausführung der Maafregel deshalb von der Zustimmung und thätigen Mitwirkung von Seiten der Regierungen der Vorländer abhängig bleibe. — Außerdem wird gegen die Maafregel ferner noch erinnert, daß dieselbe das Interesse Preußens allein fördern werde, weil Preußen zur Zeit der einzige Schiffahrt treibende Zollvereinsstaat sei, daß sie deshalb keinen Anflug bei den übrigen Zollverbündeten finden und daß man bei Ausdehnung derselben auf die Hansestädte, ohne deren thätige Mitwirkung die Ausführung der Maafregel nicht möglich sei, lediglich das Interesse dieser begünstige, indem man ihnen für ihre Mitwirkung die Gleichstellung ihrer Flagge einzuräumen genöthigt sein werde und ihnen, nicht den vereinsländischen Handelsplätzen hauptsächlich die Handelsvorthelle zuwende, die man den Engländern und Holländern allenfalls entziehen könne.

Was zunächst den günstigen Zustand unseres Handels und unserer Schiffahrt nach dem Auslande betrifft, so läßt sich nicht verkennen, daß beide im Zunehmen begriffen sind. Hat sich auch in zum Theile alt hergebrachten, überaus wichtigen Zweigen des deutschen Exporthandels nach europäischen und transatlantischen Ländern in Folge ungünstiger politischer Constellationen und der ausgedehnten Fabrikthätigkeit Großbritanniens eine nicht genug zu beklagende Abnahme gegen frühere Jahre gezeigt, ein Fall der leider besonders rücksichtlich der Leinwand-Exporte nach Spanien, Mexiko und den übrigen Staaten Mittel- und Südamerikas und nach Ostindien vorhanden ist, so ist auf der anderen Seite wieder nicht zu übersehen, daß die deutsche Fabrikthätigkeit bemühet gewesen ist, für diesen verlorenen Absatz durch Erweiterung des Exportgeschäftes in anderen Gegenständen und durch Aufknüpfung neuer Handelsverbindungen Ersatz zu suchen, in welcher Beziehung nur an den günstigen Stand der Ausfuhr deutscher Eisen- und Stahlwaaren und an die Uternehmungen die während der letzten Jahre nach den Ländern an den Donaumündungen Statt gefunden haben, erinnert werden mag. Bei der Aufmerksamkeit, welche die Regierungen der Zollvereinsstaaten, namentlich die Preussische, der Beförderung solcher Handelsverbindungen durch Vermehrung der Zahl ihrer Consulate im Auslande und durch Abendung besonderer, mit der deutschen Fabrikation vertrauter Personen nach fernem Ländern Behufs Erforschung der Handelszustände und Bedürfnisse derselben (Missionen nach China und Constantiuopel) an den Tag gelegt haben, läßt sich wohl erwarten, daß dieses vereinigte Streben der Regierungen und Industriellen zu recht günstigen Resultaten führen werde, ohne daß es künstlicher, oder wenigstens solcher Mittel bedürfe, von welchen es im günstigsten Falle immer noch zweifelhaft zu bleiben scheint, ob die dadurch zu erzielenden Erfolge nicht mit anderweiten Nachtheilen verbunden sein werden. Eben- sowenig Veranlassung zu dergleichen künstlichen Mitteln scheint der augenblickliche Zustand der Preussischen Schiffahrt zu geben, indem dieselbe von Jahr zu Jahr im Zunehmen begriffen ist und die Theilnahme der Preussischen Flagge beim Gesamt-Ein- und Ausgange in unseren Häfen sich im Vergleich zu derjenigen der fremden Flaggen durchaus günstig stellt, da dieselbe nach den neuerdings angestellten Ermittlungen

	beim Eingange beladener Schiffe.	beim Ausgange beladener Schiffe.
im Jahre 1844:	55,03 gegen 44,97	— 56,06 gegen 43,94
„ „ 1845:	63,76 gegen 36,24	— 69,90 gegen 30,10

betragen hat. War keine Veranlassung zu Beschwerden scheint sogar der gegenwärtige Stand unserer Schifffahrt nach Großbritannien zu geben, da die Zahl der in britischen Häfen eingelaufenen Preussischen Schiffe nach den von dem Königlichen General-Consul zu London erstatteten Berichten in alljährlicher Zunahme begriffen ist, indem sie in den Jahren

1840:	1250,
1841:	1275,
1842:	954,
1843:	1209,
1844:	1437,
1845:	1637,

betragen hat. Ob dieses günstige Verhältniß in Bezug auf England aber fortauern wird, erscheint bei den durch die neueren Verträge, welche Großbritannien mit Hannover, Oldenburg und Mecklenburg geschlossen hat, den Flaggen dieser Länder eingeräumten Vortheilen indeß sehr zweifelhaft, und der Königliche General-Consul zu London spricht sich in seinem Handelsberichte für das verfloßene Jahr sehr bestimmt dahin aus, daß die Preussische Rhederei durch die Concurrenz der Hannoverschen wesentlich benachtheiligt werde. Der Umstand, daß die Zahl der aus Preussischen Häfen in den Häfen von London eingelaufenen Hannoverschen Schiffe von neun, im Jahre 1844 eingegangenen Schiffen, im verfloßenen Jahre auf 56 gewachsen und daß in den Häfen von Hull im vorigen Jahre ebenfalls eine namhafte Zahl Hannoverscher Schiffe aus Preussischen Häfen eingelaufen ist, desgleichen die lauten Klagen, welche die Rheder der Ostsee-provinzen über die durch jenen Vertrag hervorgerufene Concurrenz der mecklenburgischen Schiffe führen, scheinen allerdings gerechte Veranlassung zu jener Besorgniß zu geben. Nach den dem Königlichen Gesandten zu London von britischen Staatsmännern gemachten Eröffnungen ist auf Zugeständnisse, welche die in dieser Concurrenz liegende Benachtheiligung unserer Rhederei ausgleichen könnten, bei einem bloß passiven Verhalten von unserer Seite nicht zu rechnen und der augenblicklich nicht ungunstige Zustand unserer Schifffahrt nach England dürfte daher nicht gerade dazu geeignet sein, der Behauptung, daß dieselbe überhaupt keiner Aufmunterung bedürfe, als Stütze zu dienen, vielmehr scheint wohl Veranlassung zur Aufstellung der Frage vorhanden zu sein,

wodurch wir uns Ersatz für die Nachtheile werden verschaffen können, welche uns daraus erwachsen, daß England den nicht zum Zollvereine gehörenden deutschen Nord- und Ostseestaaten neue Vortheile eingeräumt hat, und wie dieser Ersatz möglich sei. ohne durch Erschwerung des Schifffahrtsverkehrs dieser deutschen Nachbarstaaten in unseren Häfen eine ungunstige Stimmung gegen uns bei denselben hervorzurufen und dadurch den Zeitpunkt ihrer Zoll-

und Handelsvereinigung mit uns noch weiter hinaus-
zuschieben?

Ließe sich von der in Vorschlag gebrachten Maaßregel zur Beförderung des direkten Verkehrs u. die vollständig befriedigende Lösung dieser Frage hoffen, so dürfte der augenblicklich günstige Zustand unserer Rhederei keine Veranlassung geben können, von der fraglichen Maaßregel Abstand zu nehmen. Uebrigens ist die Sorge für das Emporkommen der einheimischen Rhederei — wie bereits oben bemerkt worden, — aber auch keineswegs der alleinige Zweck der fraglichen Maaßregel, derselbe soll vielmehr neben den schon hervorgehobenen politischen Rücksichten dahin gehen, durch Anknüpfung direkter Verbindungen mit transatlantischen Ländern unsere Ausfuhr nach denselben zu vermehren, würde sich daher — die vollständige Erreichung vorausgesetzt, — in seiner Wirkung nicht auf den einzelnen Gewerbezweig der Rhederei beschränken, sondern auf die gesammte vaterländische Industrie erstrecken.

Angenommen also auch, der Zustand unserer Rhederei wäre im Allgemeinen so günstig, daß eine Unterstützung derselben durch Maaßregeln der Staatsgewalt entbehrlich schiene, so würde darin noch kein schlagendes Argument gegen die mehrerwähnte Maaßregel liegen; vielmehr wird die Beschlußnahme in der Hauptsache immer von der Entscheidung der Frage abhängig bleiben müssen, ob das Project wirklich geeignet ist, die Vortheile, welche sich die Vertheidiger desselben davon versprechen, hervorzurufen, oder ob denselben die oben angeführten Bedenken entgegenstehen.

Wenn man auf diese Bedenken zurückblickt, so stellt sich als der wichtigste Einwand dar,

daß von der fraglichen Maaßregel eine erhebliche Vermehrung unseres Absatzes nach transatlantischen Ländern nicht zu erwarten sei, indem es für diesen Absatz als gleichgültig angesehen werden müsse, ob der Verkehr mit fremden Welttheilen durch nationale oder fremde Schiffe, durch direkten oder durch Zwischenhandel vermittelt werde, da der englische und holländische Zwischenhändler ein eben so großes Interesse und mehr Gelegenheit habe, den Vertrieb deutscher Fabrikate im Auslande zu befördern, als der inländische Produzent oder Händler beides haben können, sobald die Qualität unserer Fabrikate nur von der Art sei, daß sie mit denjenigen anderer Länder zu concurriren vermögen. Es ist eine feststehende Thatsache, daß die Ansicht über die Nothwendigkeit der Anknüpfung direkter transatlantischer Handelsverbindungen — bei der man sich auf die Erfahrung stützt, daß englische und holländische Schiffe, welche tropische Erzeugnisse nach den deutschen Häfen bringen, den Export deutscher Fabrikate weit seltener besorgen, als deutsche Schiffe, oder die Schiffe der Erzeugungsländer, vielmehr mit Ladung oder in Ballast nach den Häfen ihres Heimathlandes zurückkehren und von dort einheimische Fabrikate in die transatlantischen Länder einführen, — im Handelsstande und im Publikum überhaupt feste Wurzeln geschlagen hat. Die Berichte der Preussischen Consuln im Auslande, besonders in den Hansestädten, Anträge der Stände in Preußen und anderen deutschen Ländern, größere wissenschaftliche Werke sowohl als Flugschriften, Zeitungsartikel und Petitionen liefern dafür genügenden Beweis. Es scheint auch in der Natur der Sache zu

liegen, daß ein regelmäßiger direkter Verkehr zwischen den deutschen Häfen und den Produktionsländern auf deutschen Schiffen und den Schiffen der Letzteren wohl zur Beförderung unseres überseeischen Abfazes beitragen könne, weil der deutsche Exporteur schon wegen seiner größeren Kenntniß der vaterländischen Industrie und seiner engeren Verbindung mit den Fabrikanten der deutschen Binnenländer den Interessen der Letzteren in der Regel besser dienen wird, als der englische und holländische Rheder und Zwischenhändler, und weil die Herstellung regelmäßiger Schiffsahrtsverbindungen auch häufigeren Besuch der transatlantischen Länder durch deutsche Kaufleute und Fabrikanten zur Folge zu haben und bei denselben eine genauere Kenntniß des jenseitigen Begehrs zu erzeugen pflegt. Außerdem spricht das Beispiel anderer Länder, namentlich Englands, welches so bedeutende Summen an Subventionen an Dampfschiffahrtsgeellschaften gewährt, um möglichst frequente direkte Verbindungen mit transatlantischen Ländern zu gewinnen, für die Richtigkeit jener Ansicht. Das Nutzenbringende der direkten Verbindung zwischen den deutschen Häfen und transatlantischen Ländern für den Export deutscher Waaren wird auch von den Gegnern der Naahregel anerkannt; bezweifelt wird nur, daß die zu dem Ende gemachten Vorschläge eine dem Bedürfnisse entsprechende und jenen Zweck vollkommen sichernde direkte Verbindung wirklich hervorzurufen im Stande sei.

Unter den Gründen, die diesen Zweifel hervorrufen, steht neben der Rücksicht auf die Ausfälle, welche die Zollvereinscasse durch Differentialzölle möglicher Weise erleiden könnte, die Besorgniß vor einer erheblichen, auf den Handel nachtheilig einwirkenden Vertheuerung der transatlantischen Produkte, welche von der Erschwerung der Concurrrenz bei deren Anfuhr zu besorgen ist, also: eines Nachtheils für die Masse der Konjumenten, obenan. Unsere eigenen Schiffe genügen schon jetzt bei weitem nicht, um bei günstigen Handelsconjunkturen die Ausfuhren aus unseren Ostseehäfen zu bewirken. Dem Einwande, daß der größere Schutz der einheimischen Rhederei alsbald einen bedeutenden Zufluß von Kapitalien aus dem In- und Auslande zur Folge haben werde, steht das wesentliche Bedenken entgegen, daß — besonders vermöge der vielen Eisenbahnunternehmungen — gegenwärtig Mangel an Capital herrscht, daß auf einen solchen Zufluß aus dem Inlande daher vorerst noch nicht gerechnet werden kann, und daß die Anlegung ausländischer Capitalien in unserer Rhederei, wenn auf dieselbe überhaupt in solchem Maße zu zählen sein dürfte, wenigstens nicht so rasch erfolgen wird, um während der Uebergangsperiode nicht dringende Verlegenheit herbeizuführen. Die zur Abwendung dieser Verlegenheit empfohlene Gleichstellung der Flaggen der nicht zum Zollverein gehörenden norddeutschen Staaten, namentlich der Hansestädte, würde einem weiteren Einwurfe zufolge der Preußischen Schifffahrt wiederum einen Theil der Vortheile entziehen, welche man derselben zuzuwenden wünscht; außerdem wird dieselbe auch noch deshalb für bedenklich gehalten, weil wegen der für jene Staaten daraus entspringenden Vortheile deren Geneigtheit, sich dem Zollvereine anzuschließen, noch verringert und die hierauf gerichtete Absicht des Projekts daher keineswegs gefördert würde.

Diese Einwendungen haben unverkennbar Manches für sich, und es

wird deshalb Alles darauf ankommen, ob es sich thun läßt, der Maafregel eine solche Ausführung zu geben, durch welche die vorerwähnten Nachtheile vermieden werden. Bevor jedoch zu den Vorschlägen übergegangen wird, die zu dem Ende beabsichtigt werden, sei es gestattet, noch einige Bemerkungen über das bei dieser Gelegenheit mit zur Sprache gekommene Verhältniß der Hansestädte und der norddeutschen Küstenländer zum Zollvereine einzuschalten.

Die eben erwähnte Ansicht, daß dieselben durch die Eingehung einer Schifffahrtsverbindung mit dem Zollvereine einen Theil der von dem Anschluß an denselben zu erwartenden Vortheile vorweg erhalten und dadurch weniger genützt werden mögten, dem Vereine beizutreten, ist von Seiten des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten bei den früher Statt gehabten Erwägungen über die von den Hansestädten ausgegangene Idee wegen Gründung eines deutschen Schifffahrtsbundes adoptirt und festgehalten worden. Es scheint jedoch sehr zweifelhaft, ob der Grundsatz

daß es für den Zollverein bedenklich sei, mit den ihm noch nicht angeschlossenen deutschen Küstenstaaten gemeinschaftliche Maafregeln zum Schutze und zur Förderung der einheimischen Schifffahrt zu ergreifen, weil der Reiz zum Anschluß an den Verein für jene Staaten dadurch verringert werde,

nach der dormaligen Lage der Verhältnisse als richtig anzuerkennen ist.

Dem Zollvereine standen von dem Augenblicke seiner Errichtung an zwei Wege gegen die ihm nicht angehörenden norddeutschen Länder offen. Er mußte der Isolirung derselben entweder eine noch größere Abgeschlossenheit von seiner Seite entgegensetzen und denselben dadurch die Nachtheile ihrer Trennung vom Vereine fühlbar machen, oder er mußte ihre Interessen mit den seinigen möglichst zu verschmelzen und durch Vermehrung der gegenseitigen Verkehrsbeziehungen eine solche Annäherung zu bewirken suchen, welche jenen Staaten die Ueberzeugung gewähren konnte, daß ihre Interessen bei einem Anschlusse an den Verein sorgsame Pflege finden und daß sich namentlich Preußen derselben lebhaft annehmen werde. Wenn der Zollverein in dem zweiten der beiden Wege gewiß die richtige Bahn eingeschlagen hat, so scheint es doch, daß er trotz der mit dem Steuervereine geschlossenen Verträge wegen Beförderung des gegenseitigen Verkehrs und trotz der auf denselben Zweck hinwirkenden Eisenbahnverträge dennoch jenen Weg noch nicht erschöpft habe, daß auf demselben vielmehr noch manches zu thun übrig sei, und daß besonders Maafregeln zum Schutze der deutschen Schifffahrt zur Herstellung einer engeren Verbindung mit jenen Staaten und zur Erweckung eines größeren Vertrauens gegen Preußen wesentlich beizutragen geeignet sein, auch zur Entkräftung der von den Hansestädten, Hannover und Mecklenburg aus vielfach aufgestellten Behauptung dienen würden, daß das System des Zollvereines sich für die Küstenländer nicht eigne, weil es neben der Verfolgung rein finanzieller Zwecke die für jene Staaten schwerlich entscheidend sein werden, nur auf das Emporkommen der (in den genannten Ländern noch auf geringer Stufe stehenden) Fabrikthätigkeit berechnet sei.

In Bezug auf Hamburg und Bremen kommt dabei noch besonders in

Erwägung, daß durch die Theilnahme an einer gemeinschaftlichen Navigationsgesetzgebung in dem jetzigen Verhältnisse beider Städte zum Zollvereine und zu Preußen eigentlich gar keine Aenderung eintreten würde, da der größere Theil der zollvereinsländischen Einfuhren an Colonialen u. und der Ausfuhren nach transatlantischen Ländern schon jetzt über dieselben erfolgt und die Schiffe beider Staaten den Preussischen in allen Stücken völlig gleichgestellt sind. Angenommen aber auch, daß derjenige Theil der zollvereinsländischen Ein- und Ausfuhren, welcher jetzt durch ausländische, — besonders englische und holländische — Schiffe vermittelt wird, späterhin nach Erlaß eines Navigationsgesetzes nicht in gleichem Verhältnisse auf die Preussischen Schiffe und auf die von Hamburg und Bremen übergehen, sondern wegen der ausgedehnteren transatlantischen Schifffahrt, die beide Plätze schon jetzt treiben, und wegen der bedeutenden Mittel, die sie auf deren Vermehrung zu verwenden im Stande sind, denselben in größerem Maße als den ersten zu Theil werden sollte, so scheint darin noch gerade kein Uebelstand zu liegen, vielmehr dürfte es nicht unerwünscht sein, sich jene für unsere Ausfuhr so wichtigen Städte dadurch näher zu verbinden, daß wir denselben Vortheile zuwenden, die wir selbst nicht genießen können und die jetzt in den Händen fremder d. h. nicht deutscher Staaten sind, welche dieselben wenn auch nicht gerade als ein ihnen gebührendes Recht, doch vermöge des langen Bestandes als etwas sich von selbst Verstehendes anzusehen gewohnt sind, und uns deshalb nicht einmal Dank dafür wissen.

Bei dieser Gelegenheit würde auch die Frage mit zur Erwägung kommen müssen,

ob die Aufnahme der Städte Hamburg und Bremen in die Zolllinien des Vereines überhaupt im Interesse desselben liege und deshalb zu erstreben sein werde, oder ob in den besondern Verhältnissen beider Städte und namentlich in der Schwierigkeit die Zollcontrole zu handhaben nicht Gründe vorhanden sein sollten, welche deren Verbleiben außer der Zolllinie wünschenswerth erscheinen lassen mögten?

Von der Beantwortung dieser Frage wird es abhängen, ob der von dem Königlichen Handelsamte ausgegangene Vorschlag nicht auch bezüglich seiner Anwendung auf die Hansestädte eine Modifikation wird erleiden müssen. Nach demselben soll das projectirte Differentialzollsystem als ein Zwangsmittel gegen die Hansestädte angewandt werden; dieselben sollen mit dem Verluste ihres Eigenhandels bedrohet und nach Umständen desselben wirklich verlustig werden, wenn sie sich den Absichten des Zollvereines nicht willig zeigen. In dieser Beziehung kommt es zunächst darauf an, sich die Frage klar zu machen:

was will der Zollverein von den Hansestädten? will er nur den Anschluß derselben zu gleichen Rechten und Pflichten als die übrigen Vereinsglieder?

oder

ist es ihm hauptsächlich nur um deren Mitwirkung zur Ausführung einer Schifffahrts- und Handelspolitik, die er ohne ge-

wisse Anstalten in den Nordseehäfen nicht durchzuführen vermag, zu thun?

Gesetzt, der Zollverein strebte nach der Einverleibung Hamburgs und Bremens in seine Zolllinien, würde dieselbe sich ausführen lassen, ohne gleichzeitigen Anschluß von Hannover und Oldenburg? und wenn nicht: hängt der Anschluß dieser Länder etwa von den Hansestädten ab? Es dürfte sich daher nicht rechtfertigen lassen, den letzteren den bisher nicht erfolgten Beitritt zum Vereine vorzuwerfen und gerade gegen sie zwingende Maßregeln in Anwendung zu bringen. Aber auch selbst dann wenn Hannover und Oldenburg dem Zollvereine beigetreten sein werden, dürfte die Zweckmäßigkeit einer vollständigen Aufnahme beider Städte in die Zolllinien des Vereins noch immer sehr zweifelhaft bleiben und in Frage kommen, welche Vortheile man sich von einem solchen Anschlusse verspricht? Der Wunsch, die Bevölkerung von zwei Städten mit 190,000 Seelen zu den Zöllen des Vereins herangezogen und das daraus erwachsende Zollaufkommen in die Vereinskasse fließen zu sehen, ist für die Zollvereins-Regierungen viel zu gering, um denselben nur einen Augenblick lang als leitendes Motiv für jenes Streben nach Einverleibung der beiden Städte aufstellen zu können; ein Gleiches gilt von der etwaigen Absicht, den zollvereinsländischen Fabrikaten eine neue Abzugsquelle durch die Bevölkerung der Hansestädte zuzuwenden. Gerechtfertigter könnte schon die Rücksicht auf bestehenden Schleichhandel erscheinen, denn Hamburg und Bremen sind große Depots für Colonial- und fremde Manufakturwaaren, von welchen ein Theil noch immer ohne Verzollung seinen Weg in den Verein findet; die Städte mit ihrem Gebiete berühren die Vereinsgrenze aber nicht unmittelbar, liegen vielmehr in bedeutender Entfernung von derselben und sind an jenem Schleichhandel direkt gar nicht betheilig. Außerdem würden Haarbarg und Emden re., was Hamburg und Bremen zu unternehmen behindert werden mögten, auszuführen stets bereit sein. Die vorstehend erwähnten drei Beweggründe erscheinen wohl geeignet, den Wunsch nach Einverleibung von Hannover, Oldenburg und Mecklenburg bei den Zollvereins-Regierungen hervorzuheben, dagegen dürften sie dem auf Einverleibung der Hansestädte gerichteten Streben nur sehr schwache Stützen bieten. —

Der Wunsch, die Hansestädte in den Zollverein aufgenommen zu wissen, kann sich hiernach wohl nur auf folgende Motive gründen.

1. Auf die Ueberzeugung, daß die Annahme eines Differentialzollsystems bei welchem es auf den Beweis der direkten Zufuhr auf begünstigten Schiffen ankommt, sich ohne thätige Mitwirkung der Hansestädte nur unvollständig oder wenigstens nicht ohne Inconvenienzen in Ausführung bringen lasse;
2. Auf die Ansicht, daß der Anschluß der Hansestädte einen großen Eindruck im Auslande und zugleich einen guten im Innern des Zollvereines hervorbringen und dazu dienen werde, das Ansehen desselben zu vermehren.

ad 1. Zur Ausführung eines Differentialzollsystems ist der Anschluß der Hansestädte an den Zollverein keineswegs nothwendig, vielmehr kann der Zweck schon durch Abschluß eines Ueberein-

kommens erreicht werden, durch welches dieselben sich verpflichten, keine die Ausführung des fraglichen Systems hindernde Schifffahrtsverträge mit fremden Staaten — oder überhaupt keine einseitigen Schifffahrtsverträge mit solchen — abzuschließen, die Ausübung der zum Vollzug der Maafregel nöthigen amtlichen Handlungen auf ihrem Gebiete zu dulden und die dazu erforderlichen Anstalten entweder selbst herzustellen, oder doch deren Herstellung zu gestatten. Daß die Tariffätze des Zollvereines in Hamburg und Bremen gelten, ist zur Ausführung jener Maafregel keineswegs nöthig und der darauf gerichtete Wunsch steht mit derselben durchaus in keiner nothwendigen Verbindung.

ad 2. Daß der Anschluß der Hansestädte an den Zollverein im In- und Auslande einen gewaltigen Eindruck hervorbringen würde, ist nicht zu bezweifeln. Dieser Eindruck würde sich aber, wenigstens bei Allen, die einen handelspolitischen Standpunkt einnehmen, lediglich auf die Verbindung gründen, in welcher man sich jenen Anschluß mit einer Veränderung der bisherigen Handelspolitik des Zollvereines zu denken gewohnt ist. Wollte man von dieser Verbindung abstrahiren und sich darauf beschränken, in dem Anschlusse Hamburgs und Bremens nur die Uebertragung des Zollvereinstariffes und zollvereinsländischer Einrichtungen auf beide Städte zu sehen, so würde jenem Anschlusse vom handelspolitischen Standpunkte aus kaum ein größerer Werth beizulegen sein, als etwa demjenigen von — Lippe-Schaumburg! Für Alle, welche in Sachen der Handelspolitik ein stimmfähiges Urtheil besitzen, wird der Abschluß eines Uebereinkommens zwischen dem Zollvereine und den Hansestädten wegen gemeinschaftlicher Ausführung eines Differentialzollsystems eine viel größere Bedeutung haben, als der Anschluß der Hansestädte an den Zollverein, ohne gleichzeitige Gewißheit über eine eintretende Veränderung der bisherigen Handelspolitik desselben. In Bezug auf den Eindruck beim großen Publikum ist es dagegen ziemlich gleichgültig, ob der Anschluß an den Verein oder der Abschluß eines Schifffahrtsbundes eintritt, weil dasselbe über das Detail solcher Fragen noch zu wenig angeklärt ist und sich überhaupt für die politische Seite der Sache bei weitem mehr interessirt, als für die finanzielle. —

Nach dem Vorstehenden sind Gründe, welche den Zollanschluß der Hansestädte an den Verein im Interesse desselben nothwendig erscheinen ließen, nicht vorhanden. Es fragt sich nunmehr noch, ob der Zollverein von einem solchen Anschlusse besondere Vortheile zu erwarten habe, welche nicht auch durch die gemeinschaftliche Annahme eines Differentialzollsystems erreicht werden könnten? Diejenigen, welche aus finanziellen Gründen durchgreifenden Aenderungen der jetzt bestehenden Zollverfassung abgeneigt sind, scheinen dem Anschlusse der Hansestädte am wenigsten das Wort reden zu können, denn abgesehen davon, daß derselbe ohne einen unverhältnißmäßigen Aufwand an Anfsichtskräften nicht auszuführen ist, so wird er sich überdies ohne vollständige Durchlöcherung des bestehenden Zollsystems durch eine Menge von Ausnahmen, welche die Preussischen Seestädte demnächst auch für sich in Anspruch nehmen würden, nicht bewirken lassen. Daß dieser Ausnahme ungeachtet aber immer eine große Belästigung des Handels übrig bleiben, daß derselbe namhafte Einbuße

erleiden und daß der Zollverein in den Hansestädten schwerlich zu einiger Popularität gelangen würde, läßt sich mit Zuversicht behaupten, wenn Lage, Lokalität, gegenwärtige Ausdehnung des Handels, Verhältnisse der Schifffahrt, Volkscharacter und Lebensweise aller Volksklassen der beiden Seestädte in Anschlag gebracht werden. —

Sind die vorstehenden Ansichten richtig, so mögte es, wenn der Fall der Erweiterung des Zollvereines bis an die Nordsee demnächst eintreten sollte, füglich dem Ermessen der beiden Städte überlassen werden können, ob sie als außerhalb der Zolllinie belegene, große Freihäfen fortbestehen, oder sich im Interesse ihrer vorhandenen industriellen Unternehmungen dem Vereine — sei es unter ganz gleichen, sei es unter erleichterten Bedingungen als die übrigen Vereinsmitglieder, anschließen wollen. —

Dem Bedenken, daß die nicht zum Zollverein gehörenden norddeutschen Staaten durch die Theilnahme an den Vortheilen einer gemeinschaftlichen Schifffahrtsgesetzgebung noch weniger für den Anschluß gestimmt werden mögten, weil sie dadurch eben einen Theil der Vortheile, die ihnen der Anschluß bringen könnte, vorweg erhalten würden, läßt sich ferner die Frage entgegen stellen,

welchen Einfluß es auf den Anschluß Hannovers, Mecklenburgs, Oldenburgs und der Hansestädte ausüben würde, wenn dieselben sich vor erfolgtem Beitritt zum Zollvereine über eine gemeinschaftliche Schifffahrtspolitik einigen sollten, und ob die Vortheile des Anschlusses in jenen Staaten alsdann noch gleich hoch in Anschlag gebracht werden mögten, als jetzt?

Die Unmöglichkeit, eine solche Politik gemeinsam durchzuführen, läßt sich für einen Ländercomplex mit einer ungefähr drei Millionen Einwohner betragenden, in durchgängig großem Wohlstande lebenden, die Produkte transatlantischer Länder in dem namhaftesten Umfange verbrauchenden Bevölkerung, welche sich bereits im Besitze einer seetüchtigen, ausgedehnten Handelsflotte und eines lebhaften Verkehrs nach den Deutschen Binnenländern befindet, nicht geradezu behaupten, wenn die Wahrscheinlichkeit einer solchen Maßregel wegen des jetzt bestehenden Verhältnisses Hannovers zu England auch immerhin gering sein mag. Es läßt sich aber nicht voraussehen, welche Ereignisse die nächsten Jahre in Hannover bringen können, und ob die Hannoverische Regierung nicht durch Umstände veranlaßt werden könnte, den durch die Bildung des weiland mitteldeutschen Vereins ohne Erfolg erstrebten, auf Schwälernung des Preussischen Einflusses in Deutschland gerichteten Zweck vereinzelt in der Form eines norddeutschen Schifffahrtsbundes wieder anzunehmen! Jedenfalls läßt sich nicht verkennen, daß die öffentliche Meinung in Hannover und in den Hansestädten auf die Ergreifung einer selbstständigen Handels- und Schifffahrtspolitik lebhaft hindrängt, und zwar mit zu dem von Seiten Hannovers in ständischen Verhandlungen und in officiellen Deutschriften offenkundig ausgesprochenen Zwecke,

durch die Vergrößerung seines commerziellen Einflusses und seines Seehandels und vermöge der daraus hervorgehenden Vermehrung seiner Selbstständigkeit von dem Zollvereine günstigere Be-

dingungen für den Anschluß zu erlangen, als solche bei den früheren Verhandlungen gestellt worden.

Unbedingt verwerflich erscheint daher das obige Bedenken keineswegs, wenn dasselbe auch wegen der Verpflichtungen, welche Hannover durch seinen mit Großbritannien geschlossenen Handels- und Schiffahrtsvertrag eingegangen ist, nur sekundäres Gewicht verdienen mag. —

Es sei ferner gestattet, hier noch einige Worte in Bezug auf das oben erwähnte Bedenken einzuschalten, daß der Zollverein zur Ausführung der Maafregel die Nordseehäfen nicht entbehren könne, daß dieselbe deshalb von der Zustimmung und thätigen Mitwirkung von Seiten der Regierungen der Vorländer abhängig bleibe. Die Richtigkeit dieser Behauptung muß vollständig anerkannt werden. Eine Beschränkung der begünstigten Einfuhr transatlantischer Produkte auf die Preussischen Ostseehäfen kann nur als gänzlich unausführbar erscheinen, weil eine solche Maafregel ohne die wesentlichste Bedrückung der westlichen Zollvereinsländer gar nicht zu bewerkstelligen sein würde. Die Ausführbarkeit der ganzen Maafregel wird daher immer von der Möglichkeit, die begünstigte Einfuhr auch über die Nordseehäfen eintreten zu lassen, bedingt werden. Diese Möglichkeit zu bezweifeln, scheint aber um so weniger Veranlassung vorhanden zu sein, als sich nöthigen Falles die Maafregel sogar ohne alle Mitwirkung von Seiten der Regierungen der Vorländer ausführen lassen dürfte, weil es dabei nicht sowohl auf die Festhaltung der Identität der in den Vorhäfen eingeführten und aus denselben nach dem Zollvereine gehenden Waaren, als nur darauf anzukommen scheint, daß eine bestimmte Menge der betreffenden Waaren unmittelbar vom Produktionslande mit der Bestimmung nach dem Zollvereine auf einem privilegierten Schiffe abgefaßt, direkt in dem Vorhafen anlange, daß der in dem Hafenplatze fungirende Consul von diesem Faktum durch Einsicht der Schiffspapiere Ueberzeugung nehme und dasselbe Behufs Erlangung des Zollrabatts attestire. Ob die vom Produktionslande mit der Bestimmung nach dem Zollvereine abgefaßte und in den Vorhäfen eingetroffene Waare wirklich immer über die Zollvereinsgrenze eingehe, und nicht etwa von den Vorhäfen aus eine andere Bestimmung außerhalb des Zollvereines erhalte, demnächst aber durch eine gleiche Waare anderer Herkunft ersetzt werde, darauf scheint es in der Regel gar nicht anzukommen, weil der Haupt-Zweck darin besteht, wenigstens bis zur erlangten Herstellung vollständiger Reciprocität bei allen seefahrenden Nationen, die Fahrt zwischen den deutschen und den privilegierten Schiffen zu gestatten und die Bevölkerung der Produktionsländer nebenbei darüber anzuklären, ob die Consumenten ihrer Landeserzeugnisse jenseits des Canals und an der Inlder See, und nicht vielmehr zum größeren Theile in deutschen Gauen zu suchen sind. Auch diese Nebenrücksicht erscheint keineswegs bedeutungslos; die Ausfuhrlisten der bedeutenderen transatlantischen Plätze, in welchen namentlich Großbritannien mit einem großen Theile des Exports, welchen Deutschland consumirt, zu figuriren pflegt, sprechen dafür*).

*) Anmerkung. In Ermangelung eines anderen schlagenderen Beispiels, welches augenblicklich nicht zur Hand ist, sei es gestattet, die in einem gerade vorliegenden

Setzen wir jedoch den Fall, daß die vorbezeichnete consularische Mitwirkung nicht in allen Fällen ausreichend und eine weitergehende Controle in den Vorhäfen Behufs der Umladung und Lagerung der eingegangenen Waaren nöthig sein sollte, so dürfte die Bereitwilligkeit Hamburgs und Bremens, welche für ihre Schiffe eine Gleichstellung mit den unsern in Anspruch nehmen und zu allen im Interesse der Sache nöthigen Maasregeln gewiß geru die Hand bieten werden, nicht wohl einem Zweifel unterliegen, einem solchen wenigstens kein derartiges Gewicht beizulegen sein, daß davon die Rede sein könnte, die Maasregel — wenn sie sonst als zweckmäßig anerkannt wird, — anzugeben, ohne sich zuvor von der Unwillkürlichkeit jener Staaten überzeugen zu haben. Zu letzterem Zwecke werden aber erst dann Schritte geschehen können, wenn man darüber einig ist, ob der Maasregel überhaupt Folge gegeben werden soll. Auch Hannover, welches uns nach dem Wiener Traktat vom 29. Mai 1815 im Emdener Hafen Lagerhäuser unter denselben Bedingungen als seinen eigenen Unterthanen gestatten muß, und welches dem Zollvereine in dem Vertrage vom 16. October a. pr. bereits die Errichtung eines Zollamtes in der Stadt Münden zugestanden hat, würde selbst in dem Falle, daß es seines mit Großbritannien abgeschlossenen Vertrages wegen nicht in der Lage sein sollte, für seine eigne Flagge die Gleichstellung mit der unsrigen zu beanspruchen, die Eintäumung der fraglichen Befugniß wohl eben so wenig versagen, als Belgien, welches uns auf den Grund des Artikels 4 des Vertrages vom 1. September 1844 ebenfalls das Recht, unsere Waaren zum Entrepot zu bringen, unter gleichen Bedingungen als seinen eignen Unterthanen zugestanden hat, und mit Rücksicht auf das von ihm angenommene, wegen seiner schwachen Handelsmarine zur Zeit aber noch nicht vollständig zur Ausführung gebrachte Differentialzollsystem gern bereit sein wird, sich an das des Zollvereines anzulehnen, um dem eigenen dadurch den noch mangelnden Halt zu geben. Nur in Bezug auf Holland, welchem der Zollverein, so lange die besonderen Verhältnisse der Colonien und die großen Privilegien der Handels-Maatschappij in der jetzigen Weise fortbestehen, die Gleichstellung mit den eignen Schiffen zu gewähren nicht im Stande sein würde, erscheint es zweifelhaft, ob dasselbe in ähnlicher Weise zur Mitwirkung die Hand bieten werde. Hierin würde aber — wie weiter unten bewiesen werden soll, — kein absolutes Hinderniß

Consulatberichte specificirte Ausfuhr von Salpeter aus Yquiquo (Lima) während der Jahre 1834/44 hier einzuschalten und dabei darauf aufmerksam zu machen, daß dieser Artikel wegen des Pulverbedarfes unserer Armee gerade in Preußen in den allerbedeutendsten Quantitäten verbraucht wird, wie die für Rechnung des Königlichen Kriegs-Ministerii aus England jährlich gemachten Bezüge darthun. An Salpeter wurden während der genannten Jahre ausgeführt:

nach England	1,671,133 Etr.
„ Frankreich	507,081 „
„ Sardinien	15,864 „
„ Dänemark	36,624 „
„ Oesterreich	26,515 „
„ Belgien	13,486 „
„ Hannover	9,700 „
„ Preußen	5,000 „

gegen die Ausführung der Maafregel gesehen werden dürfen, weil dieselbe sich eben ohne eine solche Mitwirkung der niederländischen Regierung nöthigen Falles in's Werk setzen lassen würde. —

Nach Voranschickung dieser Bemerkungen kann zu den Vorschlägen übergegangen werden, von welchen, wenn auch keine gänzliche Beseitigung doch möglichste Abwendung der oben erwähnten Nachtheile erwartet wird, nämlich der Besorgniß vor Ausfällen in der Zollvereinscasse und vor einer allgemeinen Vertheuerung der von dem Differentialzolle betroffenen transatlantischen Produkte im Zollvereine.

Es fragt sich nämlich, ob nicht dadurch die Nachtheile, welche die Erschwerung der transatlantischen Zufuhren in den beiden angeedeuteten Beziehungen hervorzurufen unverkennbar geeignet ist, vermieden und zugleich die Vortheile, deren Erreichung als problematisch betrachtet wird, mehr gesichert werden können, daß man nicht bloß, wie dieß nach dem Gesetz-Entwurfe vom 31. Mai c. beabsichtigt wird, die Gleichstellung fremder Schiffe mit den nationalen besonderen Verordnungen vorbehält, sondern auch weder den Vorländern zwischen der Elbe und Schelde die Assimilirung ihrer Häfen, noch den transatlantischen Produktionsländern die Begünstigung ihrer direkt eingehenden Erzeugnisse unmittelbar durch das Gesetz selbst einräumt, die Zugeständnisse in beiden Beziehungen vielmehr von besonderen Verträgen abhängig macht. Möchte es für rathsam erachtet werden, diesen Weg einzuschlagen, so würden etwa folgende Grundsätze zur Anwendung kommen können:

1. Die Einfuhr transatlantischer Produkte aus Entrepots (also auch aus England und Holland) auf zollvereinsländischen und gleichgestellten Schiffen wird weder verboten, noch mit einem höheren als dem jetzt geltenden tarifmäßigen Zolle belegt.
2. Die Einfuhr aus Entrepots auf nicht gleichgestellten Schiffen wird ebenfalls nicht verboten, sondern nur mit einem verhältnismäßigen Zollausschlage belegt.
3. Die Einfuhr aus denjenigen Produktionsländern, welche nicht durch Reciprocitäts-Verträge in die Kategorie der begünstigten eintreten, wird wie die Einfuhr aus Entrepots behandelt (ad 1 und 2).
4. Die direkte Einfuhr aus den, durch Verträge die Rechte der begünstigten Länder erwerbenden Produktionsländern, welche auf fremden Schiffen erfolgt, wird mit keinem höheren als den jetzt geltenden tarifmäßigen Zollen belegt.
5. Die direkte Einfuhr aus den begünstigten Produktionsländern auf zollvereinsländischen und gleichgestellten Schiffen erhält einen Zollrabatt, derselbe wird aber auf die Artikel: Kaffee, Reis, Rohzucker und rohe Tabacksblätter beschränkt. Zu nähere Erwägung zu nehmen ist jedoch, ob nicht für: rohe Häute, Baumwolle, und Farbholz in Blöcken, welche nach dem auf der letzten General-Conferenz gefaßten Beschlusse künftig zollfrei eingehen sollen, bei der direkten Einfuhr aus den begünstigten Erzeugungsländern mögliche Prämien zu ertheilen, oder ob dieselben, wenn sie auf andere Weise eingehen, mit einem Zolle zu belegen sein mögten, weil ge-

rade diese Gegenstände wichtige Frachtartikel und deshalb für die Rhederei von besonderer Bedeutung sind.

6. Die Länder, in welchen die Vorhäfen des Zollvereins liegen, erlangen die Assimilirung dieser Häfen mit den Zollvereinshäfen (also den Vortheil, daß die Einfuhr in diese Häfen als direkte Einfuhr behandelt wird) nicht unmittelbar durch das Gesetz, sondern nur durch Verträge, in welchen sie die zur Erreichung des Zwecks nöthigen Verpflichtungen gegen den Zollverein übernehmen.
7. Die Schiffe anderer Länder — auch die der Produktionsländer und der die Vorhäfen besitzenden Länder — haben auf die Gleichstellung mit den Zollvereinschiffen (ad 1 und ad 5) nicht kraft des Gesetzes sondern nur dann Anspruch, wenn eine solche Gleichstellung aus den bestehenden Verträgen folgt oder durch neue abzuschließende Verträge (bei den Produktionsländern durch die Verträge ad 5, bei den Vorländern durch die Verträge ad 6) zugesichert wird.

Zur nähern Erläuterung dieser Sätze mögen die nachstehenden Bemerkungen hier Platz finden.

Was zunächst die Assimilirung der Vorhäfen betrifft, so ist dieselbe unter sehr verschiedenen Formen denkbar.

I. Die vollkommenste Form der Assimilirung würde die sein, wenn Hannover, Oldenburg, Hamburg und Bremen gleichzeitig mit dem Zollvereine unter folgenden Bedingungen zu einem Schifffahrtsbunde zusammen zu treten, geneigt wären.

1. Der Zollverein behielte seine bisherigen Zölle für die obengenannten vier Artikel, oder um die Sache an einem Beispiele deutlich zu machen, den Zoll von $6\frac{1}{2}$ Thlr. für Kaffee bei, setzte denselben aber an der Grenze des Steuervereines auf 5 Thlr. herab.
2. Der Steuerverein, Hamburg und Bremen brächten ihren bisherigen Zollfuß für Kaffee nur für denjenigen Kaffee zur Anwendung, der auf begünstigten Schiffen direkt aus den begünstigten Produktionsländern eingeht, unterwürfen dagegen allen übrigen Kaffee einem Zuschlage von $1\frac{1}{2}$ Thlr. pro Centner.
3. Der an den Grenzen des Steuervereins, in Hamburg und Bremen aufkommende Zuschlagszoll nach dem Satze von $1\frac{1}{2}$ Thlr. würde zwischen dem Zollvereine, dem Steuervereine, Bremen und Hamburg nach Verhältnis der Kopfzahl getheilt.
4. Jeder der contrahirenden Staaten räumte den Schiffen der Mitcontrahenten in seinen Häfen alle Rechte und Vorzüge der eigenen Schiffe ein.

Sollte diese Gleichstellung auch auf die Cabotage Anwendung finden, so würde deren Begriff jedenfalls durch den Vertrag dahin erweitert werden müssen, daß nicht bloß der Verkehr zwischen den Häfen desselben Landes, sondern auch der Verkehr zwischen den Häfen des einen Contrahenten und denen der anderen durch den Vertrag für Cabotage erklärt wird.

Ob eine solche — bisher noch nicht vorgekommene — Ausdehnung des Begriffs der Cabotage, kraft deren z. B. englische Schiffe nicht mehr von Hamburg nach Stettin oder umgekehrt Fracht übernehmen dürften,

nicht vielleicht der Preussischen Schifffahrt nachtheilig sein oder Weiterungen mit anderen Staaten herbeiführen könnte, würde indeß sorgfältig zu erwägen, und, falls das Eine oder Andre zu befürchten wäre, die Cabotage (in dem bisherigen Sinne) lieber — wie in den meisten bestehenden Schifffahrtsverträgen — von der Gleichstellung der fremden Schiffe mit den eigenen auszuschließen, d. h. den letztern vorzubehalten sein.

Der vorstehend sub I. angedeuteten Form der Assimilirung könnte in finanzieller Beziehung das Bedenken entgegengestellt werden, daß sie von Seiten der dem Schifffahrtsbunde beitretenden Nordseestaaten solche Anordnungen voransetze, welche dem Zollvereine die Garantie gewähren, daß nicht Waaren, welche dem Zuschlage hätten unterliegen müssen, denselben aber nicht getragen haben, als im Zolle begünstigte Waaren über die Zollvereinsgrenze eingehen und sich in dieser Weise den Rabatt erschleichen. Daß die Nordseestaaten solche Manövers zu begünstigen geneigt sein sollten, läßt sich jedoch nicht annehmen, weil sie dadurch den Zweck der ganzen Maafregel, bei dem sie ihrer Schifffahrt wegen wesentlich mit interessiert sind, vereiteln würden; auch ließe sich einem solchen unredlichen Verfahren durch Aufstellung zollvereinsländischer Controleure in Hamburg, Bremen, Haaburg, Emden &c. vorbeugen. Mehr Gewicht mögte auf das Bedenken zu legen sein, ob vermöge des an der Holländisch-Hannoverschen Grenze bestehenden lebhaften Schleichhandels nicht der Kaffee und Zucker der niederländischen Colonien in großen Quantitäten ohne Zolientrichtung in das Hannoversche Gebiet eingehen und von dort gegen den ermäßigten Zoll von 5 Thlr., also mit einer bedeutenden Schmuggelprämie in den Zollverein geführt werden mögte. Eine von Seiten des Steuervereins zu gewährende Garantie für die Tüchtigkeit seiner Grenzbewachung auch an der Landgrenze gegen die Niederlande würde deshalb unter allen Umständen nöthig bleiben, in den zur Herbeiführung einer solchen Garantie zu ergreifenden Maafregeln aber durchaus kein Uebelstand zu sehen sein, weil die bestehenden vertragsmäßigen Beziehungen zu dem Steuervereine dadurch eine wesentliche Vermehrung und Verstärkung erhalten würden, welche im Laufe der Zeit nicht wohl etwas Andres als eine gänzliche Vereinigung zur Folge haben könnte.

II. Sollten die norddeutschen Küstenstaaten auf die sub I. angegebenen Bedingungen einzugehen nicht geneigt sein, so würde der Zweck auch auf die Weise erreicht werden können, daß die Assimilirung nur denjenigen Häfen zugestehen wäre, deren Regierung sich verpflichtet,

- a) die zollvereinsländischen Fabrikate unter denselben Bedingungen zum überseeischen Export zuzulassen, wie die eignen, also namentlich von denselben keinen (oder nur einen sehr geringen) Durchgangszoll erheben, und
- b) die Errichtung zollvereinsländischer Entrepôts in den Vorhäfen gestatten. —

In Bezug auf die Forderung sub a. könnte noch in Frage kommen, ob nicht auch für die Durchfuhr der aus transatlantischen Ländern eingehenden, für den Zollverein bestimmten Waaren wenigstens die Festsetzung eines Maximum an Durchgangszoll zu verlangen sein mögte? —

In den vorstehenden, über die Assimilirung der Borthäfen gemachten Bemerkungen ist nur das Verhältniß zum Steuervereine, zu Hamburg und Bremen in's Auge gefaßt worden; es kommt nunmehr noch daran an, auch das Verhältniß zu Belgien und Holland näher zu prüfen.

Eine absolute Unmöglichkeit des Beitrittes zu einem vollständigen Schifffahrtsbunde (I) liegt in Bezug auf Belgien nicht vor. Derselbe würde indess voraussetzen, daß zwar die Eingangssteuern für die in Betracht kommenden transatlantischen Erzeugnisse an sich von verschiedener Höhe sein könnten, aber die Differenzen zwischen den nach Verschiedenheit der Fälle von denselben Waaren verschiedenartig zu erhebenden Sätzen bei uns und in Belgien dieselben sein müßten. — Diese Gleichstellung wird sich schwer erreichen lassen, auch stehen der Eingehung eines solchen Verhältnisses andere Bedenken entgegen, welche dafür sprechen, es in Bezug auf Belgien bei der minder vollständigen Form der Assimilirung (II) bewenden zu lassen.

Der Abschluß eines darauf gerichteten Uebereinkommens mit Belgien ist von dem mit den norddeutschen Uferstaaten einzugehenden Verhältnisse völlig unabhängig, und würde in beiden Fällen, sowohl bei vollkommener (I) als bei unvollkommener (II) Vereinigung mit jenen Staaten vor sich gehen können. —

Die Erlangung der Gleichstellung der indirekten Fahrt, welche Belgien uns bisher nicht hat einräumen wollen, ist zwar wünschenswerth, aber zur Ausführung des Projekts keineswegs nothwendig, weil es nur darauf ankommt, daß die aus den begünstigten Produktionsländern in belgischen Häfen mit Waaren für den Zollverein einlaufenden Schiffe den nationalen gleich behandelt werden, was in Bezug auf Zollvereinschiffe durch den Artikel 4 des Vertrages vom 1. September 1844 bereits ausgesprochen ist, da Waaren, die auf solchen Schiffen in belgische Häfen eingehen, dort unter denselben Bedingungen zum Transit bestimmt und in Entrepot gebracht werden können, als die auf Nationalschiffen eingebrachten. Es würde deshalb nur noch darauf ankommen, daß Belgien sich verpflichtete, auch die Schiffe derjenigen Länder, welche mit etwa den Zollvereinschiffen gleich stellen mögten, in der Fahrt zwischen den Produktionsländern und belgischen Häfen mit Waaren die für den Transit nach dem Zollvereine bestimmt sind, in gleicher Weise zu behandeln, als durch den Artikel 4 des Vertrages vom 1. September 1844 in Bezug auf die Zollvereinschiffe festgesetzt ist. —

Einer Gleichstellung der holländischen Häfen und Schiffe mit den eigenen, treten allerdings größere Schwierigkeiten entgegen. Die Forderung, daß die Niederländische Regierung die Ein- und Ausfuhr des Zollvereines durch ihr Gebiet resp. transitzollfrei oder gegen gewisse Maximalsätze gestatten solle, würde nicht genügen; es würde sich vielmehr an dieselbe noch das Verlangen schließen müssen, daß die Importation zollvereinsländischer Waaren in die Colonien erleichtert, auch der Export der Colonialerzeugnisse auf zollvereinsländischen und denselben gleichgestellten Schiffen (unbeschränkt oder wenigstens bis zu einem gewissen Quantum (dem Export auf Schiffen des Mutterlandes noch diesem in Bezug auf Ausgangszoll und alle übrigen Abgaben gleichgestellt werde. Auf diese Forderungen

wird Holland ungeru eingehen; der neuerdings mit Belgien abgeschlossene Vertrag beweist indeß, daß es darauf eingehen kann, und wenn es den Abjaß seiner Colonial-Erzeugnisse nach dem Zollvereine nicht völlig verlieren will, so wird es sich sehr bald zur Nachgiebigkeit verstehen müssen.

Zur bessern Uebersicht wird der Entwurf einer, auf die oben entwickelten Ideen basirten, unter Benutzung des von dem königlichen Handelsamte unterm 31. Mai d. J. mitgetheilten Projekts ausgearbeiteten Verordnung unter der Bevorwortung beigelegt, daß die in demselben aufgeführten Zahlen nur zur Erläuterung dienen sollen, und daß, wenn die Sache zur Ausführung kommen mögte, eine anderweite Regulirung der wirklich zu erhebenden Zollsätze mit Rücksicht auf das Werthverhältniß der betreffenden Waaren und die dabei außerdem etwa noch zur Erwägung kommenden Momente nöthig sein würde. —

Die Artikel 5 bis 8 des Entwurfes würden denjenigen Ländern gegenüber keine Anwendung finden, mit welchen eine vollständige Vereinigung, wie solche oben sub I. angedeutet ist, zu Stande käme. — Sie möchten daher lieber aus dem Entwurfe gänzlich zu entfernen, und, insoweit sie nöthig werden, einem besondern Reglement vorzubehalten sein. —

Es kommt nun darauf an, sich klar zu machen,

welche Folgen es haben würde, wenn ein Gesetz der vorgeschlagenen Art (wo möglich mit der Ausdehnung auf Baumwolle, Farbehölzer und Häute) vereinbart und publicirt würde?

Der wesentlichste Unterschied des anliegenden Entwurfes und des Projektes vom 31. Mai c. besteht darin, daß die Begünstigung, welche den direkt aus den Produktionsländern eingehenden Waaren vor den aus England, Holland und überhaupt aus andern Ländern eingehenden zugebracht ist, jenen Ländern nach dem Projekte des königlichen Handelsamtes durch das Gesetz ganz von selbst zufällt, während sie nach dem beigelegten Entwurfe von denselben erst durch vertragsmäßige Gegen-Concessionen erkaufte werden muß.

Nach den von Brasilien abgegebenen Erklärungen ist anzunehmen, daß dieses Land sofort bereit sein wird, für die in Aussicht gestellte Begünstigung seiner Haupt-Erzeugnisse dem Zollvereine eine entsprechende Zoll-Ermäßigung für Leinen-, Baumwollen- und Metallwaaren zc. einzuräumen.

Allerdings wird Brasilien wahrscheinlich sich nicht entbrechen können, dieselben Zollermäßigungen auch auf die Waaren der Engländer, Franzosen u. s. w. auszudehnen, und darum hat man, wenn man Differentialzölle überhaupt dem Principe nach verwirft, auch ganz mit Recht dieselben als eine besondere Ausnahme zu Gunsten Brasiliens bedenklich gefunden und die darauf gerichteten Anträge des Vicomts d'Abrantes abgelehnt.

Will man aber Differentialzölle dem Principe nach annehmen, dann ist es doch wohl besser dieselben nicht als ein Geschenk sondern nur gegen Uebernahme einer Gegenleistung einzuräumen, und dann kann auch der Einwand, daß diese Gegenleistung sehr bald werde generalisirt werden müssen, nicht Platz greifen, weil der Zollverein sich ja auch die Generalisirung seiner Zugeständnisse vorbehält, also successive immer noch dahin kommen kann, wohin er bei dem andern Projekte sofort gekommen wäre.

mithin im Vergleich mit diesem durchaus nichts verliert, andererseits aber doch immer wesentlich gewinnt, wenn die brasilianischen Eingangszölle, sei es auch nicht bloß zu seinen Gunsten, sondern successive allgemein, ermäßigt werden.

Käme nun aber, wie mit Sicherheit anzunehmen ist, ein solcher Vertrag mit Brasilien zu Stande, so würden die übrigen amerikanischen Staaten sofort den Absatz ihrer Erzeugnisse in dem Grade beeinträchtigt sehen, daß ihnen nichts übrig bleiben würde, als sich die gleiche Begünstigung durch ähnliche Gegenleistungen zu erkaufen. — Selbst Spanien und Holland würden, damit die Erzeugnisse ihrer überseeischen Besitzungen und Colonien mit denen der übrigen tropischen Länder concurriren könnten, zu wichtigen Zugeständnissen die Hand bieten müssen.

Es wäre indeß zwar nicht wahrscheinlich aber doch denkbar, daß bis zum 1. Januar 1848 Verträge der vorgedachten Art weder mit Brasilien noch mit andern Ländern zu Stande kämen und es kommt deshalb darauf an, die weiteren Folgen des projectirten Gesetzes zunächst unter dieser Voraussetzung in's Auge zu fassen.

In diesem Falle würden nun die in der Spalte I. des Artikels 1 vorgeschlagenen, ermäßigten Zollsätze zunächst gar nicht zur Anwendung kommen, mithin finanzielle Ausfälle in keiner Beziehung eintreten.

Es fragt sich nun, ob eine Verzollung zu höheren Sätzen und eine Vertheuerung der fraglichen Erzeugnisse für den Consumenten zu befürchten wäre.

Wahrscheinlich würden sich zuerst Hamburg und Bremen, sodann Hannover und Oldenburg und eben so auch Holland und Belgien danach drängen, die Assimilirung ihrer Häfen und die Gleichstellung ihrer Flaggen durch angemessene Zugeständnisse so schnell als möglich zu erlangen.

Geschähe dies noch vor dem 1. Januar 1848 Seitens aller dieser Staaten, so würde der gesammte Eingang der in Rede stehenden Waaren unter die bisherige Zollsätze (Spalte II und III des Artikels 1) fallen, mithin bei den Zoll-Revenüen weder ein Anfall noch eine Mehr-Einnahme von einiger Erheblichkeit und eben so wenig eine Preisveränderung der Waaren durch einen Unterschied in der Verzollung eintreten. Dagegen würde aber allerdings dadurch eine Vertheuerung der Waaren entstehen, daß deren Bezug aus den englischen und holländischen Entrepots erschwert würde. Dies ist allerdings die nothwendige Folge des Princip's der Differentialzölle und die Frage, um die es sich handelt, ist eben die, ob dieser Nachtheil nicht durch die für den Absatz unserer Fabricate, so wie für unseren Handel und unsere Schiffahrt zu gewinnende Vortheile überboten wird? Wer diese Frage verneint, muß allerdings dem ganzen Systeme der Differentialzölle widersprechen. Nach den obigen Ausführungen aber muß jene Frage bejaht werden und darnach kann von diesem Standpunkte aus der vorgedachte Nachtheil nicht weiter in Betracht kommen.

Sollten die Küstenstaaten nicht sämmtlich und nicht einmal größtentheils zu der Assimilirung ihrer Häfen und der Gleichstellung ihrer Schiffe sofort die Hand bieten, — sollte dies z. B. für's Erste nur Bremen thun, so würden allerdings alle Waaren, die nicht über Bremen oder die Preussischen Häfen eingingen, die höheren Zölle der Spalte V entrichten

müssen und dadurch für diejenige Gegend, die nicht zu dem natürlichen Versorgungs-Mahon Bremens und der Ostseehäfen gehörten, zu erheblich vertheuert werden. — In diesem Falle würde indeß Bremen den bisherigen Handel von Hamburg, Emden, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen zc. in dem Grade an sich ziehen, daß die betreffenden Regierungen sofort gezwungen sein würden, ebenfalls auf die Assimilirung dieser Häfen Bedacht zu nehmen. Jene zu erhebliche Vertheuerung der Waaren könnte daher nur von ganz kurzer Dauer sein oder sie kann vielmehr, weil es wenigstens die meisten der andern Staaten gar nicht bis zu jener empfindlichen Beeinträchtigung ihrer Häfen kommen lassen würden, gar nicht eintreten.

Der Einwand könnte allenfalls noch gemacht werden, daß sämtliche Nordseehäfen, durch eine förmliche Uebereinkunft, mit einander verabreden könnten, sich nicht assimiliren zu lassen, um dadurch die Ausführung des Gesetzes unmöglich zu machen. Dieser Einwand hält indeß nicht Stich, weil wir vertragsmäßig in Emden und in den belgischen Häfen bereits gute Vorhäfen besitzen, denen wir zwar die vollständige Assimilation mit den unsrigen ohne Gegenleistung zu bewilligen durchaus nicht gezwungen sind, die wir aber, wenn wir wollen, sofort als assimilirte Häfen betrachten können und die uns sofort dasjenige leisten müssen, was die anderen zur Nachgiebigkeit zu stimmen geeignet ist.

Außer den assimilirten Häfen brauchen wir allerdings, wenn eine zu erhebliche Vertheuerung der Waaren vermieden werden soll, neben unseren eigenen Schiffen auch noch andere, welche gleiche Rechte mit den unsrigen haben. Auch in dieser Beziehung unterliegt es indeß keinem Zweifel, daß das Bedürfniß, Conurrenz halten zu können, die Nordseestaaten so wie England, zwingen wird, sich die Gleichstellung ihrer Schiffe durch Verträge zu erkaufen. Sollten aber diese Verträge nicht sofort zu Stande kommen, so würden wir es ebenfalls in der Hand haben, die Schiffe derjenigen Staaten, deren Schiffahrts-Gesetzgebung uns zu keiner Beschwerde Anlaß giebt, auch ohne Vertrag für immer oder auf gewisse Zeit den eigenen Schiffen in Betreff der durch die assimilirten Vorhäfen wie der durch die eigenen Häfen eingehenden Ladungen gleichzustellen, zum Theil und namentlich in Betreff der in unseren eigenen Häfen eingehenden Ladungen müssen wir dies ohnehin schon kraft der bestehenden Verträge thun.

Sonach dürfte denn, so lange keine Produktionsländer in die Klasse der Begünstigten eingetreten sind, weder ein Revenüen-Ausfall, noch eine zu erhebliche Steigerung der Preise zu befürchten sein.

Es bleiben aber nun noch die Folgen des projektirten Gesetzes für den Fall zu erörtern, wenn die wichtigsten Produktionsländer die Rechte der Begünstigten erworben haben und wie zu erwarten steht, gleichzeitig die Haupt-Häfen der Nordsee assimilirt auch gleichgestellte Schiffe zur Genüge vorhanden sein werden.

Unter dieser Voraussetzung werden allerdings die meisten Waaren zu den ermäßigten Sätzen der Spalte I im Artikel 1 eingehen und mithin die Zoll-Revenüen sich erheblich vermindern. Mit dieser Verminderung wird aber auch eine Preis-Ermäßigung (wenn auch nicht in ganz gleichem Verhältnisse) Hand in Hand gehen und eine solche Preis-Ermäßigung

dürfte nicht nur unseren eigenen Consumenten zu gönnen sein, sondern zugleich das sicherste Mittel abgeben, die Nordseestaaten mit unserem Zolltarif mehr zu befreunden und allmählig ihren Anschluß an den Verein herbeizuführen.

Dabei ist nicht zu übersehen, daß man, wenn man überhaupt die von einem Differential-Zollsystem erwarteten wohlthätigen Folgen zugiebt, dann auch nicht verkennen kann, daß der davon erwartete Aufschwung der Industrie, des Handels und der Schifffahrt nothwendig eine günstige Rückwirkung auf die Steuer-Entraden haben muß, und daß daher theils die Eingangssteuern anderer Artikel, theils andere Steuer-Arten den Ausfall mehr oder weniger übertragen werden, der bei der Eingangssteuer der durch das Gezeig betroffenen Waaren entsteht.

Dazu kommt endlich, daß gerade jetzt, wo die beschlossene höhere Besteuerung des Twistes und des leinenen Maschinengarnes eine vom finanziellen Standpunkte aus gar nicht beabsichtigte, man möchte fast sagen unerwünschte, sehr bedeutende Mehr-Einnahme herbeiführen muß, ein dringendes Bedürfniß vorhanden sein möchte, den durch jene Erhöhung benachtheiligten Consumenten bei andern allgemein verbreiteten Consumtions-Artikeln eine Erleichterung zu gewähren. Ein so günstiger Moment, wie der jetzige, wird schwerlich wieder kommen! —

Als Schluß der vorstehenden Bemerkungen sei neben dem Wunsche, daß dieselben zur Aufklärung und weiteren Prüfung der wichtigen Frage wegen Annahme eines Differentialzollsystems beitragen mögen, noch einmal die Erinnerung gestattet, daß bei der Beschlußnahme über die Sache Alles darauf ankommt, dieselbe in ihrem ganzen Zusammenhange zu behandeln, das heißt, sie nicht etwa aus jedem der dabei einzunehmenden Standpunkte, nämlich dem politischen, national-oekonomischen und finanziellen getrennt, sondern unter vollständiger Würdigung und Berücksichtigung sämmtlicher dabei entscheidenden Momente zu beurtheilen.

Berlin, den 24. September 1846.

Unlage XX.

Verordnung

betreffend die Begünstigung des direkten Verkehrs zwischen dem Zollverein und transatlantischen Ländern¹⁾.

Artikel 1.

Vom 1. Januar 1848 ab werden von Kaffee, Reiß, Tabacksblättern und Rohzucker statt der in der zweiten Abtheilung des Zolltarifs posit. 25

¹⁾ Bildet die Beilage des Aktenstücks Nr. XIX.

m. s. v. nud x. ad 2 und 3 ausgeworfenen Sätze folgende Eingangsabgaben erhoben und zwar wenn diese Waaren eingeheu:

	In vereinsländischen oder vertragsmäßig assimilirten Häfen				auf anderen Wegen als über die vereinsländischen oder vertragsmäßig assimilirten Häfen:
	direkt aus einem vertragsmäßig begünstigten Produktionslande		aus einem nicht vertragsmäßig begünstigten Produktionslande oder aus Entrepots		
	auf einem vereinsländischen oder gleichgestellten Schiffe:	auf einem fremden Schiffe:	auf einem vereinsländischen oder gleichgestellten Schiffe:	auf einem fremden Schiffe:	
	I.	II.	III.	IV.	V.
1. vom Kaffee	5 Thlr. pro Centner	6 $\frac{1}{2}$ Thlr. pro Centner	6 $\frac{1}{2}$ Thlr. pro Centner	8 Thlr. pro Centner	8 Thlr. pro Centner
2. vom Reiß	1 $\frac{1}{2}$ Thlr. pro Centner	2 Thlr. pro Centner	2 Thlr. pro Centner	2 $\frac{1}{2}$ Thlr. pro Centner	2 $\frac{1}{2}$ Thlr. pro Centner
3. von Tabacksbällern	4 Thlr. pro Centner	5 $\frac{1}{2}$ Thlr. pro Centner	5 $\frac{1}{2}$ Thlr. pro Centner	7 Thlr. pro Centner	7 Thlr. pro Centner
4. vom Rohzucker:					
a. für inländische Siedereien	4 Thlr. pro Centner	5 Thlr. pro Centner	5 Thlr. pro Centner	6 Thlr. pro Centner	6 Thlr. pro Centner
b. zu anderem Gebrauche	7 Thlr. pro Centner	8 Thlr. pro Centner	8 Thlr. pro Centner	9 Thlr. pro Centner	9 Thlr. pro Centner

Artikel 2.

Die Assimilirung mit den Häfen des Zollvereins ist nur in Betreff seiner Vorhäfen an der Elbe und Schelde und der dazwischen liegenden Ströme zulässig. Bei welchen dieser Häfen und gegen Uebnahme welcher Verpflichtungen sie eintreten soll, bleibt den Bestimmungen der darüber abzuschließenden Verträge vorbehalten.

Artikel 3.

In die Kategorie der begünstigten Produktionsländer (Artikel 1 Spalte I und II) können nur diejenigen überseeischen Länder eintreten, nach welchen der Absatz vereinsländischer Erzeugnisse mittelst abzuschließender Verträge durch besondere Zugeständnisse erleichtert wird.

Artikel 4.

Die Gleichstellung mit den vereinsländischen Schiffen (Artikel 1 Spalte I und III) kann den Schiffen anderer Länder nur insoweit zugestanden werden, als diese die vereinsländischen Schiffe den eigenen gleichstellen.

Artikel 5.

Um auf die Zollsätze der Spalten I und II Anspruch zu haben, müssen die im Artikel 1 genannten Waaren begleitet sein, in allen Fällen:

- a) von einem Ursprungszeugnisse, welches von dem Consul des Zoll-

vereins am Absendungs- oder Verschiffungsorte, oder, in dessen Ermangelung, von der competenten inneren Behörde daselbst ausgefertigt ist;

- b) von dem Connoissement, in welchen dasjenige Haus im Zollvereine, an welches die Waaren vom Erzeugungslande abgeendet worden, bezeichnet ist. Dies Connoissement muß von dem Consul des Zollvereins am Verschiffungsorte, oder, in dessen Ermangelung von der Zollbehörde daselbst beglaubigt sein;
- c) von einer Bescheinigung des zollvereinsländischen Consuls, oder, in dessen Ermangelung, der Zollbehörde am Verschiffungsorte über die Verladung der in dem Connoissement bezeichneten Waaren in dem Schiffe N. N., und über die Nationalität dieses Schiffes nach den vorgelegten und zu specificirenden Schiffspapieren;

außerdem in den Fällen, wo die Waaren nicht über einen vereinsländischen Hafen, sondern über einen der vertragsmäßig assimilirten Häfen eingehen,

- d) von einer Bescheinigung des Zollvereins-Consuls des betreffenden Vorhafens, daß sie wirklich in diesem Vorhafen auf dem in der Bescheinigung ad c benannten Schiffe angekommen sind; — und
- e) von einem Begleitscheine desselben Consuls, welcher die Transportmittel (Name des Schiffers und des Schiffes, des Fuhrmanns etc.) angiebt, auf welche die in den Connoissemerten verzeichneten Waaren zur Weiterführung in den Zollverein überladen sind, und die Frist bestimmt, binnen welcher sie bei dem Zoll-Amt an der Grenze angemeldet sein müssen.

Artikel 6.

Um auf den Zollsatz der Spalte III Anspruch zu haben, müssen die im Artikel 1 genannten Waaren von den im Artikel 5 ad d und e bezeichneten Papieren begleitet sein.

Artikel 7.

Wenn Waaren, welche mit den im Artikel 5 ad e vorgeschriebenen Begleitscheinen versehen sind, später als in der darin bestimmten Frist bei dem Grenz-Zoll-Amt angemeldet werden, so geht der Anspruch auf die in den Spalten I, II und III festgesetzten Zollsätze verloren, sofern nicht vollständig dargethan wird, daß der Transport durch nicht zu beseitigende Hindernisse (z. B. Eisgang, niedriger Wasserstand) aufgehalten worden. Dergleichen muß die volle Verzollung der ganzen Ladung nach den sub IV angeordneten Zollsätzen eintreten, wenn sich ein erheblicher Verdacht er giebt, daß auch nur mit einem Theile derselben eine Aenderung auf dem Transporte vorgenommen sei.

Darüber, ob die Verzollung nach den höheren oder den ermäßigten Sätzen stattfinden soll, hat lediglich die Verwaltungsbehörde zu entscheiden.

Artikel 8.

Wer die im Artikel 5 angegebenen Atteste verfälscht oder nachmacht, oder solche Atteste mißbraucht, um auf andere, als die in denselben angegebenen Waaren einen Zollrabatt sich zu erwirken, hat außer dem vollen Eingangszolle, den vierfachen Betrag des Unterschiedszolles zu erlegen, dessen Verfüzung versucht worden. — Im Wiederholungsfalle zieht der Unterschleif die Confiscation der Waare nach sich.

Unlage XXI.

Zusammenstellung mehrerer Gegenstände,

welche bei den Verhandlungen über eine Vereinigung des Hannover-Oldenburgischen Steuervereins mit dem Deutschen Zollvereine vorzugsweise in Erwägung kommen werden.

Bezeichnung der Gegenstände nebst Anträgen.

Bemerkungen, Erläuterungen und Motive.

I.

ad I.

Zoll-Controle.

Die gemessenen und überall strengen Vorschriften, welche die §§. 83 u. f. der Zoll-Ordnung über die Zollcontrole in dem Grenzbezirke enthalten, werden einer sehr wesentlichen Milderung unterzogen werden müssen.

So nothwendig und unerlässlich auch eine strenge Grenzcontrole für jedes geregelte Zollsystem ist, so erfordert doch die Gerechtigkeit und die Billigkeit, daß die Verhältnisse der Grenzamwohner dabei thunlichst berücksichtigt, und daß die Controle-Maßregeln nicht über das Nothwendigste ausgedehnt werden. Diejenigen Länder, welche die Grenzen Deutschlands bilden, welche daher die Aussicht nicht haben, durch eine weitere Ausdehnung des Deutschen Zollverbandes von dem Druck der Grenzcontrole jemals befreit zu werden, und welche diese Last — ohne irgend eine sonstige hinreichende Vergütung — für ganz Deutschland dauernd tragen müssen, haben vorzugsweise ein Recht, darauf zu dringen, daß die ihnen auferlegte Bürde nicht zu einer Last heranzuwachse, deren Druck die finanziellen und andern Nachtheile einer minder strengen Grenz-Controle überwiegt.

Hannover und Oldenburg sind in der Lage, eine sehr erhebliche Milderung der Controlen im Grenzbezirke in Anspruch nehmen zu müssen, wenn jemals erwartet werden soll, daß deren Unterthanen mit einer Vereinigung des Steuer- und Zoll-

verbandes sich bestreuden. Hannover allein wird, nach Ausführung dieser Vereinigung, eine Zollgrenze von etwa 100 Meilen zu tragen haben. Der Grenzbezirk wird also, dessen Breite zu 2 Meilen angenommen, einen Flächenraum von 200 □ Meilen, und damit etwa $\frac{2}{7}$ der ganzen Oberfläche des Königreichs umfassen. Dieses Verhältniß gestaltet sich noch ungünstiger, wenn dabei die Einwohnerzahl der Berechnung zum Grunde gelegt wird. Denn da der Grenzbezirk meistentheils sehr bevölkerte Gegenden trifft, so werden noch mehr als $\frac{2}{7}$ sämtlicher Einwohner des Königreichs Hannover den Druck des Grenzbezirks und damit eine Last zu tragen haben, welche, da sie die natürliche Freiheit der Personen und des Verkehrs beschränkt, mehr noch als hohe Steuern schmerzlich empfunden werden wird.

Eine sehr wesentliche Erleichterung der Controle im Grenzbezirke, namentlich in Beziehung auf Handel- und Gewerbetreibende, muß daher als eine der wesentlichsten Bedingungen einer Vereinigung angedeutet werden, und dieselbe dürfte um so eher zugestanden werden können, da sämtliche künftige Zollgrenzen innerhalb des Königreichs Hannover und des Herzogthums Oldenburg — mit Ausnahme der Grenze gegen Holland — durch Gewässer werden gebildet werden, und da, wenn eine erhebliche Verminderung des Eingangszolles für mehrte unten zu bezeichnende Gegenstände eintritt, die Gefahr der Defraude wesentlich vermindert werden wird.

2.

Ermäßigung mehrerer Postionen des Zolltarifs.

Der Eingangszoll für mehrte ausländische Gegenstände der Ver-

ad 2.

Nach der gewohnten Lebensweise der Bewohner des Königreichs Han-

zehrung ist so hoch, daß im Interesse der Kassen und der Zollpflichtigen eine Ermäßigung derselben unerläßlich sein wird.

Folgende ermäßigte Tariffätze scheinen dem Interesse aller Theile zu entsprechen:

	für 1 Centner
für Wein	4 Thlr.
„ Caffee	3 „
„ Thee	6 „
„ Zucker und zwar	
raffinirten	5 „
„ Rohzucker	4 „
„ Rohzucker für Sie-	
dereien	2 ¹ / ₂ „
„ Syrup	2 „
„ Tabacksblätter	3 „

nover und des Herzogthums Oldenburg sind die nebenbezeichneten Gegenstände zum Theil als wahre Lebensbedürfnisse anzusehen. Die große Abneigung, welche in sehr vielen Gegenden des Königreichs Hannover gegen eine Vereinigung des Steuer- und Zollverbandes herrscht, hat in den hohen Zöllen für jene Gegenstände den vorzüglichsten Grund. Nur durch eine Verminderung der Zölle wird daher jene Abneigung zum Theil entfernt werden können.

Die Annahme der bezeichneten verminderten Zollätze läßt außerdem, nach der bei dem Hannover-Oldenburgischen Steuer-Verein bestätigten allgemeinen Erfahrung: daß eine ermäßigte Besteuerung jener Gegenstände eine vermehrte Conjunction, zugleich aber eine Verminderung der Defraudan bewirkt — eine erhebliche Vermehrung der Zolleinnahmen mit Sicherheit erwarten.

3.

Salz-Debit.

Der Einführung einer Salz-Regie und einer Erhöhung der Salzpreise bis zu dem als allgemeine Regel aufgestellten Preise von 1 Silbergroschen für das Pfund Salz (3¹/₂ Thlr. für 100 Pfd.) treten im Königreiche Hannover die größten Schwierigkeiten entgegen, so daß, wenigstens für die nächste Zeit, Einrichtungen zu treffen sein werden, nach welchen der Salzdebit im Königreiche Hannover im Wesentlichen einstweilen unverändert bleibt.

Dagegen werden geeignete Einrichtungen zu treffen sein, daß die Nachbarstaaten gegen die Einführung des Hannoverischen Salzes thunlichst geschützt werden.

ad 3.

Das Königreich Hannover hat Ueberfluß an Salzquellen. Es sind 19 Salinen im Betriebe, von denen nur 3 ausschließlich königliches Eigenthum sind, und für die, von den Steuerkassen getrennten königlichen Kassen verwaltet werden. Die Salz-Consumtion im Innern des Landes beträgt jährlich etwa 320 000 Centner. Die Einfuhr fremden Salzes ist verboten, übrigens aber ist der Debit im Innern des Königreichs keinen allgemeinen, sondern nur einzelnen lokalen Beschränkungen unterworfen. Für die Steuerkassen wird auf den Salinen eine Steuer von 8 Sgr. Conrant für 100 Pfd. Salz erhoben. Der Preis des Salzes wird, bei der Concurrenz der vielen

Salzwerke, von denen mehrer vielleicht das Dreifache von dem jetzigen Abſaße produciren könnten, im Weſentlichen von denjenigen Salinen beſtimmt, welche die geringſten Produktionskoſten zu tragen haben. Die jetzigen Salzpreiſe ſind nicht in allen Theilen des Landes gleich und ſchwanken von 1 Thlr. 6 Sgr. bis 1 Thlr. 16 Sgr. für 100 Pfd. Es iſt darin jene Steuer, aber keine Vergütung für Transport, Verpackung und für Unkoſten des fernern Debits enthalten.

Schon die Einführung einer Staats-Regie würde, nach den vorhin angedeuteten Verhältniſſen, den größten Schwierigkeiten unterliegen. Jedenfalls aber muß die Erhöhung des Salzpreiſes, ſei es durch die Einführung einer Staats-Regie oder durch eine Erhöhung der Steuer, bis zu dem oben angedeuteten Preiſe von 3¹/₂ Thlr. für 100 Pfd., als unauſführbar bezeichnet werden. Es würde dadurch die Steuerlaſt der Unterthanen um jährlich vielleicht 600 000 Thlr. erhöht, eine Laſt, welche um ſo drückender erſcheint, da ſie vorzugsweiſe die untern Volksklaſſen treffen würde.

Zu einer ſolchen Steuererhöhung würde die Regierung nicht ſchreiten dürfen, und eben ſo wenig erwarten können, daß die Stände des Königreichs ihre verfaſſungsmäßige Zuſtimmung dazu geben werden.

1.

Consumtion ausländiſcher Gegenstände.

Die Consumtion mehrerer ausländiſcher Artikel der Verzehrung iſt in dem Gebiete des Hannover-Oldenburgerſchen Steuervereins ſo bedeutend größer als in dem Gebiete des Zollvereins, daß dadurch eine erhebliche Benachtheiligung der Bewohner des Steuervereins herbeigeführt werden

ad 4.

Wenngleich die Ermittlung der Größe des praecipuum, welches von den Ländern des Hannover-Oldenburgerſchen Steuervereins billigerweiſe in Anſpruch zu nehmen iſt, den weitern speciellern Verhandlungen wird vorbehalten bleiben müſſen, ſo wird doch aus den nachſtehenden Angaben

würde, wenn die ankommenden Eingangszölle gleichmäßig nach der Population vertheilt werden sollten.

Es wird daher für die Länder des Steuervereins die Bewilligung eines praecipuum in Anspruch genommen werden dürfen.

hervorgehen, daß die Consumption mancher ausländischer Gegenstände in dem Steuer-Verein bedeutend größer ist, als die Consumption derselben Gegenstände in dem Zoll-Verein, daß mithin der Beitrag der Bewohner des ersten Vereins zu den gemeinschaftlichen Eingangszöllen verhältnißmäßig höher sein würde, als der Beitrag der Bewohner des Zollvereins.

1. Wein.

Nach den Berechnungen des Jahres 1839/40 fielen von der Consumption ausländischer Weine auf jeden Kopf der Bevölkerung

im Steuervereine $4^{54}/_{100}$ Pfd.

im Zollvereine $90/_{100}$ Pfd.

Differenz $3^{58}/_{100}$ Pfd.

Diese Differenz beträgt, die Einwohnerzahl des Königreichs Hannover zu der runden Zahl von 1 700 000 angenommen:

60 860 Centner Wein,

und im Zollbetrage, nach dem jetzt bestehenden Tarif von 8 Thlr. für 1 Zollcentner (oder 7 Thlr. 11 Sgr. 5 Pfg. für 1 Centner hannoverschen Gewichts:

454 970 Thlr. 18 Sgr. 4 Pfg.,
und wenn der oben (unter Nr. 2) vorgeschlagene Tarif von 4 Thlr. für den Zollcentner angenommen werden sollte: 227 485 Thlr. 9 Sgr. 2 Pfg.

Die Gleichheit der Verhältnisse würde hienach erst dann hergestellt sein, wenn den hannoverschen Kassen von dem Eingangszolle für ausländischen Wein ein praecipuum zu dem Betrage der angegebenen Summen gezahlt und das Uebrige nach der Population getheilt werden sollte.

Jene Berechnung ist in so fern allerdings nicht ganz zutreffend, als in der angegebenen bisherigen Consumption ausländischer Weine im Ge-

biete des Hannover-Oldenburgischen Steuervereins auch Rhein- und andere deutsche Weine begriffen sind, diese aber nach einer Verschmelzung beider Vereine, keiner Eingangsabgabe unterliegen, auch der Verbrauch dieser Weine im jetzigen Steuervereine, und die Consumtion fremder Weine im Zollvereine, nach gechehener Ermäßigung des Eingangszolles, in Zukunft zunehmen wird. Die jetzige Consumtion der Rhein- und anderer deutschen Weine ist indeß im jetzigen Gebiete des Hannover-Oldenburgischen Steuervereins verhältnißmäßig so gering, daß daraus keine bedeutende Unrichtigkeit der Berechnung hervorgehen dürfte.

2. Caffee.

Die Consumtion des Caffees betrug im Jahre 1839/40 für jeden Kopf

im Steuerverein	$3\frac{62}{100}$ Pfd.
im Zollverein	$2\frac{41}{100}$ Pfd.
Differenz	$1\frac{21}{100}$ Pfd.

Diese Differenz beträgt für 1 700 000 Einwohner des Königreichs Hannover

20 570 Centner Caffee,

und im Zollbetrage, nach dem jetzigen Tarife von 6 Thlr. 12 Sgr. für 1 Zollcentner (oder 6 Thlr. 1 Sgr. 11 Pfg. für 1 Hannoverischen Centner)

125 062 Thlr. 17 Sgr. 10 Pfg.,

und wenn der Zollsatz etwa auf die Hälfte ermäßigt werden sollte

62 531 Thlr. 8 Sgr. 11 Pfg.

Erst durch ein, den Hannoverischen Klassen zu zahlendes praecipuum zu dem Belaufe dieser Summe würde die Benachtheiligung ausgeglichen werden. Indesß wird auch hier einige Ausgleichung dadurch herbeigeführt werden, daß, bei ermäßigtem Ein-

gangszolle, die Consumtion im jetzigen Zollvereine sich heben wird.

Ähnliche Verhältnisse finden bei andern Artikeln, namentlich aber bei dem Thee (von welchem im Jahre 1839/40 im Zollvereine nur etwa 500 Centner mehr versteuert worden sind, als im Steuervereine) und bei Syrup statt. —

Jene beiden, näher bezeichneten Beispiele des Weins und des Caffees mögen indeß genügen, um die Wichtigkeit dieses Gegenstandes und die Billigkeit zu zeigen, daß den Ländern des Hannover-Oldenburgischen Steuervereins eine Vergütung durch die Bewilligung eines praecipuum für den verhältnißmäßig zu hohen Beitrag gewährt werde, welchen sie, bei einer Vereinigung des Steuer- und Zoll-Verbandes zu der gemeinschaftlichen Zollkasse leisten würden.

5.

Durchgangs-Abgabe.

Den Königlich Hannover'schen Cassen wird die bisherige Einnahme an Durchgangsabgaben auch feruer zu sichern sein.

ad 5.

Hannover, welches bisher eine nicht unerhebliche Einnahme von Durchgangsabgaben erhob und nach der geographischen Lage des Königreichs auf die Fortdauer dieser Einnahme rechnen konnte, wird erwarten dürfen, wenigstens gegen einen Ausfall an dieser Einnahme gesichert zu werden. Hannover wird daher für den Fall, daß sein künftiger Antheil an den gemeinschaftlichen Durchgangsabgaben den bisherigen Ertrag derselben nicht erreichen sollte, eine entsprechende Vergütung mit Billigkeit in Anspruch zu nehmen haben.

6.

Nachsteuer.

Es werden Maßregeln zu dem Zwecke zu verabreden sein, daß bei

ad 6.

Die großen Unzuträglichkeiten, welche mit der Erhebung einer Nach

der Vereinigung des Hannover-Oldenburgischen Steuervereins mit dem Zollverbande die Erhebung einer Nachsteuer vermieden werde.

steuer verbunden sind, und die Unzufriedenheit, welche bei einem großen Theile der Betheiligten in der Regel dadurch hervorgerufen wird, dürfte auf die Weise zweckmäßig vermieden werden können, daß der künftige Tarif eine geraume Zeit — mindestens ein halbes Jahr — vor der Ausführung der Vereinigung in dem Hannover-Oldenburgischen Steuervereine, nebst entsprechenden Controle-Einrichtungen eingeführt wird. Wenn am Tage der Vereinigung eine Freiheit des Verkehrs auf den bisherigen Grenzen beider Vereine eintritt, so wird dieser Zeitpunkt — welcher in andern Fällen durch die Erhebung der Nachsteuer auf eine unangenehme Weise dem Publico bemerkbar geworden ist — im Innern des bisherigen Steuervereinsgebietes kaum bemerkt werden.

7.

Wasserzölle.

Die Elb- und Weferzölle werden den königlich hannoverschen Cassen ungeschmälert erhalten werden müssen.

ad 7.

Die Wasserzölle bilden eine sehr wesentliche und unentbehrliche Einnahme der — von den Steuerklassen getrennten — königlichen Cassen des Königreichs Hannover. Es muß daher die Voraussetzung ausgesprochen werden, daß die Einnahmen von jenen Zöllen durch die Verschmelzung beider Vereine keine Verminderung erleiden werden, und es wird daher die königlich hannoversche Regierung den über die Elb- und Weferzölle unter mehreren der betheiligten Staaten bestehenden Verabredungen sich nicht anschließen.

8.

Chausseegelder.

Auch bei den Chausseegeldern wird eine gleiche Erwartung ausgesprochen werden dürfen.

ad 8.

Die jetzige Einnahme an Chausseegeldern, welche für die Erhaltung der Chausseen dringend erforderlich ist, kann, ohne erhebliche Benachtheiligung der hannoverschen Wegbaukasse, nicht vermindert werden. Der jetzige hannoversche Weggebä-

tarif wird daher beibehalten werden müssen, und dieses unbedenklich geschehen können, da derselbe nur um bedeutend höher ist, als der Königlich Preussische Tarif vom Jahre 1828.

6. August 1842.

**Anla
U e b
der Ausfuhr Preußens aus Rußland**

Benennung der Waaren.	1830.		1831.		1832.	
		Rubel.		Rubel.		Rub.
1. Getreide: Weizen; Tschetw.	88 391	1 344 165	5 899	125 975	65 332	1 310
2. " Roggen "	83 277	833 220	7 987	105 331	90 827	1 430
3. " Gerste "	1 554	14 115	307	3 070	3 860	30
4. " Hafer "	930	2 604	—	—	356	—
5. Wachs Pub	39	1 438	18	693	15	—
6. Leder: Zuchlen "	11 729	467 660	5 587	218 442	10 795	460
7. " gegerble "	—	100 809	—	140 681	—	12
8. " rohe "	19 591	374 009	23 704	560 576	33 202	640
9. Flachs "	92 086	740 024	47 076	223 124	96 970	660
10. Hanf "	135 806	977 582	97 003	711 215	235 736	1 560
11. Holzwaaren "	—	2 495 312	—	1 531 239	—	1 980
12. Potlische "	196 291	1 359 963	173 125	1 044 453	196 001	1 070
13. Lein- u. Hanföl "	345 488	3 291 108	106 517	854 820	163 056	1 230
14. Metalle: Kupfer "	3 646	114 896	7 294	225 949	8 655	250
15. " Eisen "	19 183	98 142	22 119	81 881	34 268	130
16. Talg "	307 073	2 882 888	427 181	4 276 291	300 852	3 290
17. Leinsamen: Tschetwert	98 248	1 985 566	58 869	1 445 734	72 056	1 200
18. Vorsten "	3 415	143 544	1 416	37 611	2 545	—
19. Stricke u. Taue "	2 803	26 109	1 052	11 372	10 863	110
20. Leinwand: Segeltuch; Sid.	3 337	139 870	1 441	43 191	2 770	120
21. " Navantuch "	2 421	48 494	870	19 071	1 182	20
22. " Blämischlein "	51	1 530	43	1 627	55	—
23. Vieh "	—	112 856	—	3 000	—	—
24. Pelzwerk "	—	81 057	—	171 755	—	60
25. Hagenselle Pub	827	72 845	—	—	77	—
26. Schaafwolle "	—	—	—	—	—	—
27. Uebrige Waaren "	—	1 113 208	—	501 601	—	1 180
Summa	—	18 837 136	—	12 431 702	—	17 000

KXII.

icht
den Jahren von 1830 bis incl. 1841.

1833.		1834.		1835.		1836.	
	Rubel.		Rubel.		Rubel.		Rubel.
52 765	1 055 300	37 010	888 384	9 513	180 747	43 035	925 252
88 189	885 860	26 783	273 746	10 211	173 587	26 918	242 466
820	8 200	63	1 070	—	—	—	—
1 367	9 569	145	1 305	—	—	34	187
27	945	15	690	105	5 220	—	—
6 330	266 666	9 579	459 792	2 044	98 112	1 630	76 610
—	36 536	—	41 445	—	24 874	—	6 988
7 868	130 599	9 424	201 335	11 295	190 793	4 084	61 186
171 364	1 304 662	99 967	1 008 581	89 788	838 972	109 298	793 568
166 624	1 128 771	91 808	566 518	132 908	874 917	80 226	557 466
—	1 510 111	—	1 915 706	—	2 134 736	—	2 620 555
146 746	867 039	149 772	1 020 725	112 474	799 216	57 377	548 750
93 190	707 661	128 638	1 042 074	37 122	439 904	56 461	664 599
21 442	643 260	23 538	729 698	20 171	665 578	22 211	733 029
31 184	130 137	43 130	183 902	38 457	147 623	60 180	280 295
241 088	2 869 296	116 846	1 285 306	109 957	1 269 062	164 225	2 125 424
77 775	1 377 158	52 007	1 471 669	62 297	1 986 580	92 126	2 274 434
2 584	91 307	3 890	142 042	4 693	166 793	2 900	135 117
6 592	64 950	12 332	113 905	807	7 463	2 662	23 942
2 073	95 518	2 358	108 389	2 585	115 010	2 318	103 444
982	20 664	2 178	46 174	1 110	24 730	651	16 601
28	876	83	2 514	32	1 024	4	148
—	26 478	—	118 300	—	8 770	—	820
—	29 441	—	40 762	—	23 976	—	19 036
215	11 230	241	14 747	113	4 320	191	5 068
6 912	288 013	5 249	174 099	3 178	79 723	6 479	253 640
—	1 094 407	—	866 590	—	971 793	—	1 120 357
—	14 654 654	—	12 722 438	—	11 253 223	—	13 988 982

Benennung der Waaren.	1837.		1838.		1839.	
		Rubel.		Rubel.		Rubel.
1. Getreide: Weizen; Tschetw.	90 024	1 980 528	27 819	607 656	67 621	1 622 990
2. " Roggen "	21 759	579 367	107 064	1 080 569	202 557	1 991 063
3. " Gerste "	2 802	46 233	3 095	49 520	8 421	138 947
4. " Hafer "	16 100	78 246	13 587	67 985	28 456	170 736
5. Wachs Pud	1	64	2	104	61	3 182
6. Leder: Fuchten "	1026	49 278	3 213	154 224	7 743	371 664
7. " gegerbte "	—	603	—	1 297	—	11 284
8. " rohe "	5 826	78 004	6 131	81 570	14 124	191 424
9. Flachs "	80 595	594 300	115 856	568 313	90 853	527 461
10. Hanf "	99 880	742 124	166 545	1 408 790	129 293	1 033 713
11. Holzwaaren "	—	2 360 265	—	1 769 912	—	2 373 573
12. Pottasche "	126 036	1 124 432	117 853	820 760	170 197	1 009 096
13. Lein- u. Hanföl "	80 477	636 656	19 794	188 014	93 154	770 882
14. Metalle: Kupfer "	40 017	1 360 774	29 557 ^{1/2}	1 062 287	24 726	863 996
15. " Eisen "	44 582	208 494	31 915	147 272	32 565	152 831
16. Talg "	174 088	2 078 022	34 561	480 870	83 818	1 131 061
17. Leinsamen: Tschwetwert	89 305	1 726 664	69 555	1 464 973	101 284	2 289 998
18. Borsten "	3 776	139 320	4 599	200 452	4 571	186 233
19. Stride u. Taue "	2 452	23 502	2 554	21 799	4 820	32 299
20. Leinwand: Segeltuch; Stüd	3 730	159 910	4 477	188 134	4 271	185 573
21. " Navantuch "	1 634	40 955	1 599	39 224	1 090	26 999
22. " Blämschlein "	957	32 538	11	379	201	6 93
23. Bieh "	—	5 085	—	73 825	—	115 97
24. Pelzwerk "	—	24 452	—	67 478	—	74 28
25. Hosenfelle Pud	246	17 315	507 ^{1/2}	60 555	774	39 13
26. Schaafwolle "	3 033	62 367	13 057	402 865	23 528	892 04
27. Uebrige Waaren "	—	936 339	—	1 191 652	—	1 007 01
Summa	—	15 085 827	—	12 263 429	—	17 220 29

1840.		1841.		
	Rubel.		Rubel.	
60 007	377 652	59 399	306 734	Verschiedenes Getreide.
54 442	152 964	4 644	17 650	
13 186	28 108	1	2	
13 952	20 606	3 690	6 521	
			7 285	
29	410	24	336	
Pro Stüd		Pro Stüd		
876 u. 542	91 802	8970 u. 47	125 570	
—	8 122	—	7 394	
20 717	89 034	17 897	79 773	
104 824	139 100	112 609	144 762	
121 919	277 036	75 812	184 480	
—	645 815	—	618 297	
125 973	233 088	77 836	163 079	
4 909	14 278	66 649	176 988	
37 125	364 976	23 061	230 631	
67 044	78 039	34 560	39 321	
31 635	133 681	86 973	322 078	
89 396	576 960	114 485	692 590	
4 960	49 579	3 802	45 180	
7 038	17 408	5 742	32 302	
5 141	63 805	3 214	34 828	
1 795	11 932	1 522	9 242	
51	479	2	17	
—	53 146	—	71 068	
—	14 062	—	32 021	
282	3 735	368	2 687	
27 770	281 778	51 417	418 070	
—	267 738	—	287 585	
—	3 995 333	—	4 056 491	
	Eisber		Eisber	

Unlage XXIII.

Memorandum on Dr. List's Pamphlet 8th September 1846.

The political views of Dr. List seem to be just and well founded; His commercial Doctrines do not appear to be exactly correct.

Dr. List contends that it is for the interest of England to look to a close and permanent alliance with Germany; and that in order that such alliance should be permanently useful to England, Germany must be united, prosperous and strong. So far his Positions are indisputable. But he goes on to argue that in order that Germany should be united and prosperous and strong, it is necessary that Germany should renounce the principle of free Trade and should act upon the principle of protective Duties.

This part of his argument seems to be unsound.

Dr. List praises the Zollverein, and with reason. The Zollverein has been a most advantageous Institution for Germany, both in a political and in a commercial point of view. Politically it has tended to give to the states which compose it, in a certain degree, that might of national feeling, which the separate subdivision of the Country into distinct and different States was calculated in some degree to destroy. No well wisher to Germany can feel otherwise than glad at the political effect of the Zollverein.

Commercially also that Institution has been most advantageous to Germany, but for a reason precisely opposite to that on account of which Dr. List approves it. Dr. List praises the Zollverein as a great instrument for maintaining the principle of protecting Duties; but the Zollverein has been eminently beneficial to Germany as a great machine for carrying into practice the Principle of Free Trade.

Free Trade, like Charity, begins at Home, though to be consistent it must end by going abroad. The State of Germany before the establishment of the Zollverein was most vexatious and embarrassing to Commerce. Each separate State had its separate Custom Houses along its separate Frontier. Commerce through the Interior of the Country was shackled and impeded at the confines of each separate State by renewed stoppages, inspections, unpackings, duties and delays. To give an Englishman a notion of the inconvenience and injury resulting to commerce from such a state of things, it can only be necessary to suppose Custom Houses established along the boundaries of every county in the United Kingdom.

The Zollverein swept away at once all these internal obstructions, and removing all the Custom Houses to the external circumference of the Union, gave perfectly free Trade within the circle; and great has been to Germany the convenience and advantage thereof.

But so far the Zollverein has been a great instrument for working out the principle of Free Trade; and so far the principle of Free Trade was the essential and inherent Principle of its existence.

The Principle of Protection has been only one of its incidental and accidental attributes; that Principle is in no way essential to the existence of the Zollverein; and there is no reason why this Institution which has benefitted Germany by giving to it Free Trade at home, should not give to Germany the further advantage of Free Trade abroad. That is to say; not a Trade with Foreign Countries altogether free from Duties like the Trade at Home; but a Trade with Foreign Countries subject only to Duties raised for purposes of Revenue, and therefore fixed in contemplation of augmenting Commerce, and not Duties imposed for protection, and therefore fixed in contemplation of a restricted or extinguished Commerce.

Now is Dr. List right or wrong in supposing that Germany or any other Country is benefitted by the imposition of prohibitory or restrictive duties upon the importation of articles coming from abroad, in order that the introduction of such articles being thereby checked, greater encouragement may be given to the home producers of articles of the same kind?

It is easy to show that he is utterly and entirely wrong. When we talk of Germany or England or any other Country, what do we mean? we mean of course the great Bulk of the People who inhabit such Country; and when we talk of a Country being prosperous or poor we allude to the prosperity or poverty of the great mass of the community, and not to the condition of any one particular class. For it may often happen that one class of men may grow rich at the expence of all the other classes, and in that case the wealth of the nation is not increased, though the distribution of that wealth may be altered.

Now there are but two ways in which a Nation can grow rich. The one is production, — the other is saving.

Other things being the same, that Nation which produces the most, will be the richest. Take two Nation equal in numbers, in the extent and fertility of their Territory, and that nation which by its superior skill or industry produces in the course of the year the greatest value, either by agriculture or manufactures or by Fishing on its Coasts, will be the richest. In other words that nation will be the richest which produces a given value with the least amount of labour; or the greatest value with a given or equal amount of labour.

But no two Nations are placed in circumstances of perfect equality in regard to natural productions of the soil, in regard to climate, and in regard to various other circumstances which regulate the profitable employment of labour. It can seldom happen therefore that two Nations can be so circumstanced that each should be able to produce within the year an equal amount of value in every kind of industry in which the labour of men can be employed. Some Nations have advantages of one kind, some of another kind. Some Nations can produce in a given time and by a given employment of labour, the greatest amount of value in one branch of industry — some in another a different branch of industry.

It is then manifestly for the advantage of each Nation to employ its labour in that branch of Industry by means of which it can in the course of the year create the greatest amount of value and to exchange the surplus of the value so produced with some other nation, for a portion of the articles which that other nation may have peculiar facilities for producing; and this is Free-Trade. But if instead of this, one of these nations were to employ a portion of its labour in making or creating for itself the articles which another nation can produce more easily or better, such nation would be a loser, and would not in the course of the year get for itself so large an amount of value as if it had employed its own labour on things which it had peculiar facilities in producing, and had afterwards exchanged a portion of the articles so produced for things which some other nation could more easily produce.

But the protecting duties of Dr. List tend to compel the nation which adopts them to pursue the first of these courses instead of the last, because those protecting duties add artificially to the cost of foreign articles, and are intended by that means to induce a portion of the nation to employ their labour in branches of industry in which that labour will create less value than in some other branches in which it might be employed and thus at the end of the year the aggregate labour of the whole nation has produced less value than it might have created if protective duties had not existed and if commerce had been free; and thus the nation is at the end of the year poorer than it might otherwise have been.

But protective Duties not only check Production they also impede saving.

For the intention and effect of protection being to raise unnaturally the price of foreign commodities in order to compel the consumers of those commodities to buy them from the Home Producer who cannot produce and sell them as cheaply as the Foreign Produce could, the result is that the consumer pays in the year more value for a given quantity of the commodities which he wants, than he would have to pay if Trade were free. The Consumer therefore being forced to spend more to obtain the enjoyments which he requires, has less left at the end of the year to lay by

and save; and he is therefore poorer by reason of protection than he would otherwise be. But the Consumer is in every country the mass of the Community; and if the Consumer is impoverished so is the nation also.

It seems then to follow that protecting duties diminish both the production and the accumulation of wealth in a Nation; and if that be true they cannot conduce to make a Nation prosperous and strong. But they are even more injurious still; and not only injure the consumer for the supposed benefit of the producer, but often they injure one kind of Producer for the supposed benefit of another.

Take for instance the protecting duties established in France and Germany against some descriptions of English Yarn and Twist. These duties give an apparent advantage to the French and German Spinners, but they are an injury to the Weavers as well as to the wearers of the Goods which the Twist and the Yarn are used to make.

Men in other Countries see that England has derived much wealth from Manufactures and they conclude from them that Manufactures must be the most profitable employment for every other country also; But this is with regard to many countries, as great an error as that which would be committed by the English if they were to attempt to make their own wine, or to grow their own Tea, Tabacco or Hemp, because, other Nations derive wealth from the production of those things.

If the foregoing reasoning is well founded the British Government is doing no injury to Germany by endeavouring to persuade the Zollverein to diminish its protecting Duties.

That which has happened of late years in Bavaria and Wurtemberg may serve to corroborate the foregoing reasoning.

When first the Zollverein was established those two Kingdoms had few Manufactures and they were advocates for low Duties being interested therein as consumers.

Since the Zollverein has established prohibitory Duties the People of Bavaria and Wurtemberg have been induced to invest Capital in Manufacturing Establishments, and to make Things which they can afford to sell at the high artificial Prices created by the protecting Duties, but which it would not have been profitable to make, if they were to be sold at the lower prices at which Foreign Articles of similar kinds could be brought to market. Now Bavaria and Wurtemberg are advocates for higher protecting Duties; by means of which a few Manufacturers in those Kingdoms are enabled to make the Consumers of Germany pay more than they ought to pay for articles which they want.

(s^l.) Palmerston.

3u Anlage XXIII.

Drayton Manor.
August 22. 1846.

Sir

I beg to acknowledge the receipt of the letter which you have addressed to me and of the memorandum which accompanied it.

I thank you for this communication and have given it an attentive perusal.

The sentiments which it expresses in favor of the policy and reciprocal advantage of an intimate union between this Country and Germany have my cordial concurrence a concurrence as complete and unqualified as is my dissent from your views as to the mode by which that intimate union can be most effectually promoted.

You are of opinion that England ought cheerfully to acquiesce in the maintenance of high duties on the import into Germany of the products of English Industry, for the purpose of benefitting the people of Germany, of conciliating their good will towards England and of this encouraging amicable relations between the two Countries.

I on the contrary am of opinion that the people of Germany will be benefitted by free access to the products of English Industry in exchange of their own, that the good will to be purchased by denying that access will be the goodwill not of the people of Germany but of comparatively a very small portion of that people either interested in the manufactures with which English Industry would compete, or labouring under erroneous impressions as to the principles which ought to govern the commercial relations of two great Countries and that we shall be laying the best foundation for reciprocal amity and for an intimate union between Great Britain and Germany by relaxing the restraints on our commercial intercourse and by the diminution and not the increase or maintenance of the present protective duties.

You observe that views in favor of protection are at present uppermost in the mind of the German Public, that it does not matter with regard to the object of your memoir whether such views are true or not, it matters only whether they do exist or not.

I must be permitted with all due respect for your authority to doubt the allegation that such views are uppermost in the mind of the people of Germany but if they are I totally dissent from your position that it matters not whether such views are or are not correct.

If they prevail and if they are not correct they ought to be combatted by those, who as statesmen conduct the public councils in Germany and by those also, who as writers on political Economy

and the Commercial Policy of nations undertake to enlighten the public mind and to form and direct the public opinion of their fellow countrymen.

I for one believe those views to be completely erroneous, to be injurious to Germany injurious to England and impediments to that intimate union which I wish to see established and confirmed between two powerful nations whose political interests are so nearly identical and I am bound therefore frankly to inform you that I cannot advise that acquiescence in them on the part of the ruling authorities in this Country, which it is the object of your memorandum to inculcate. I have the honor to be etc.

s^d. Robert Peel.

Anlage XXIV.

Mit Ew. rc. gefälligem Schreiben vom 15. v. M. ist mir die Note zugegangen, welche Lord Palmerston aus Veranlassung der Kündigung der mit Großbritannien am 2. März 1841 abgeschlossenen Handels- und Schifffahrts-Convention unterm 14. v. M. an Ew. rc. gerichtet hat, und ich habe aus derselben entnommen, daß die Großbritannische Regierung zwar bereit ist, die Stipulationen der gedachten Convention provisorisch fortbestehen zu lassen, jedoch den Wunsch hat, den Termin der Aufkündigung dieses provisorischen Arrangements von drei auf sechs Monate ausgedehnt zu sehen, und daß sie sich für jetzt außer Stande erklärt, den Preussischen und zollvereinsländischen Schiffen die Fahrt aus den russischen Lirischhäfen in gleicher Weise wie aus den diesseitigen zuzugestehen, eine solche Concession aber für den Fall eines permanenten commerziellen Arrangements in Aussicht stellt, und sich erboten hat, für die Dauer des Provisoriums den Hafen von Lübeck und die mecklenburgischen Häfen den affimilirten Vorhäfen hinzuzufügen.

Bevor ich auf den Inhalt jener Note näher eingehe, halte ich mich zur Abwendung der nachtheiligen Folgen, welche die nicht rechtzeitige Vereitigung eines Mißverständnisses, das durch die Fassung im Eingange der Note Lord Palmerston's möglicher Weise herbeigeführt werden könnte, auf den Gang und das Ergebnis der weiteren Verhandlungen ausüben möchte, verpflichtet, Ew. rc. darauf aufmerksam zu machen, daß die Einräumung der den Schiffen anderer Nationen bewilligten Zugeständnisse an die diesseitigen Schiffe in dem Erlasse vom 28. März c. keinesweges als Ziel der mit der Regierung Großbritanniens zu treffen-

den Verständigung, sondern nur als Voraussetzung der einstweiligen Aufrechterhaltung des status quo bezeichnet worden ist, während das Ziel jener Verständigung diesseits nur in der Herbeiführung einer vollständigen Reciprocität erblickt werden kann. In so fern Ew. rc. daher bei näherer Erörterung des Gegenstandes finden sollten, daß Lord Palmerston die Worten Ihrer Note vom 10. Mai c. eine mit der vorstehenden Bemerkung nicht in Einklang zu bringende Auslegung gegeben haben möchte, würde ich Ew. rc. ergebenst ersuchen, das untergelaufene Mißverständnis ohne Verzug zu berichtigen.

Indem ich mich nunmehr zu dem übrigen Inhalte der Note vom 14. pr. wende, habe ich zunächst in dankbarer Anerkennung des Vertrauens welches Lord Palmerston durch die offene Kundgebung des Wunsches der Erzielung einer beide Theile befriedigenden Verständigung und durch die rückhaltlose Darlegung der Ansichten des Britischen Gouvernements über die handelspolitische Stellung Großbritanniens zum Zollvereine der Regierung Sr. Majestät des Königs bewiesen hat, die unabweisliche Pflicht zu erfüllen, gleiches Vertrauen und gleiche Offenheit zu üben, und ich glaube mich dieser Pflicht nicht entsprechender entledigen zu können, als wenn ich die so oft ertheilte und wohl von keinem britischen Staatsmanne jemals ernstlich bezweifelte Versicherung, daß die Regierung Sr. Maj. auf die Fortdauer der bisherigen freundschaftlichen Beziehungen zu der Regierung Großbritanniens den größten und entschiedensten Werth legt, hiedurch auch das Feierlichste wiederhole, gleichzeitig aber mein aufrichtiges Bedauern darüber nicht zurückhalte, daß die Letztere sich nicht in der Lage befindet auf die Voraussetzung, welche dem diesseitigen Erbieten zur provisorischen Fortsetzung des status quo zu Grunde gelegt war, ihrem ganzen Umfang nach einzugehen. Ich habe diese einstweilige Ablehnung eines Theils unserer gewiß nicht unbilligen Wünsche nicht so wohl von dem einseitigen Gesichtspunkte des der preussischen Rhederei vorerst noch entgehenden Vortheiles eines weiteren Feldes ihrer Unternehmungen, als von dem allgemeyneren Gesichtspunkte des moralischen Eindruckes aus zu beklagen, welchen — wie ich weiter unten näher entwickeln werde, — ein mehr willfähriges Entgegenkommen von Seiten Großbritanniens zur wahrhaften aufrichtigsten Freude der diesseitigen Regierung in allen Theilen des Zollvereines hervorgerufen haben würde.

Dieser beschränkten Annahme unseres Vorschlages ungeachtet glauben wir im Hinblick auf die zwischen Preußen und Großbritanniens übrigen bestehenden freundschaftlichen und engen Beziehungen es vor unseren Verbündeten rechtfertigen zu können, wenn wir die von uns ans gegangene Idee der Fortdauer eines Provisoriums festhalten, uns in der Hoffnung daß die der Erfüllung gerechter Wünsche zur Zeit noch entgegenstehenden Hindernisse in der nächsten Zukunft ihre Beseitigung finden werden, vorerst mit dem oben erwähnten Anerbieten der Großbritannischen Regierung begnügen und uns auch mit der Erweiterung des vorgeschlagenen Räumungstermins auf sechs Monate einverstanden erklären, gleichzeitig aber die durch die Note Lord Palmerstons gebotene Veranlassung benutzen, um auch unsere Ansichten über die handelspolitische Stellung Großbritanniens dem Zollverein gegenüber mit voller Offenheit darzulegen.

Wenn Lord Palmerston in seiner Note behauptet, daß Großbritannien auf den indirecten Handel nach preussischen Häfen keinen Werth zu legen habe und zur Unterstützung dieser Behauptung anführt, daß im Jahre 1846 nur vier britische Schiffe sich des Privilegiums der indirecten Fahrt bedient hätten, so will ich, obwohl nach unseren Listen die Zahl dieser Schiffe weit beträchtlicher ist, doch die Richtigkeit dieser letzteren Angabe nicht näher untersuchen. Den Folgerungen aber, welche man britischerseits aus derselben herzuleiten gemeint ist, kann ich mich jedenfalls nicht anschließen, muß vielmehr darauf aufmerksam machen, daß die Wichtigkeit des jetzt bestehenden commerziellen Zustandes für Großbritannien nicht darin liegt, daß britische Schiffe aus den Häfen anderer Länder in unsere Häfen einkommen können, sondern darin, daß die Erzeugnisse aller anderen Länder, namentlich auch der transatlantischen, aus britischen Häfen und nördlichen Entrepots ohne alle Erschwerung bei uns zur Einfuhr und Consumption zugelassen werden. Die für den Zollverein bestimmten Einfuhren in britische Schiffe nehmen bekanntlich zum bei weitem größten Theile den Weg gar nicht über die diesseitigen Ostseehäfen, sondern über die von uns viel bequemer gelegenen Häfen an der Nordsee; eine Erschwerung der indirecten Zufuhren in den Ostseehäfen würde daher den britischen Handel wenig benachtheiligen. Die Häfen an der Nordsee sind nun zwar innerhalb des Zollvereines gelegen, und dieser hat es deshalb nicht in seiner Macht, in denselben Acte auszuüben, welche den Besitz der Landeshoheit voraussetzen, also z. B. die in jenen Häfen in indirecter Fahrt einkommenden britischen Schiffe mit hohen Abgaben vom Schiffskörper zu belegen; dagegen ist dem Verein aber keineswegs die Möglichkeit abgenommen, für den Fall, daß Großbritannien es nicht seinem eignen Interesse gemäß finden sollte, seine Navigations-Acte zu modificiren, die Erzeugnisse aller anderen Länder, besonders die transatlantischen und unter andern namentlich Kaffee, Zucker, Gewürze, Baumwolle, Tabak, Reis, Lute, Jarbehölzer &c., auch an seiner Land-Grenze gegen die Niederlande, Hannover &c. entweder gar nicht oder doch nicht zu den gewöhnlichen Häfen des Zolltarifs zugelassen, sobald nicht genügend dargethan wird, daß dieselben direct aus den Erzeugungsländern (also nicht aus europäischen Entrepots oder Häfen) und auf nationalen oder gleichgestellten Schiffen die Nordseehäfen eingebracht.

Von den Beschränkungen der englischen Navigations-Acte kommen für uns hauptsächlich folgende drei in Betracht, nämlich:

1. die, daß die enumerirten Artikel, welche bekanntlich die hauptsächlichsten Frachtgegenstände für die Rhederei bilden, aus europäischen Häfen nur in Schiffen des Erzeugungslandes oder des Landes dem der Verfertigungshafen angehört, nach dem vereinigten Königreiche gebracht werden dürfen, daß

2. die Erzeugnisse von Asien, Africa und America auf keinen andern als auf britischen Schiffen und Schiffen des Landes, welches sie erzeugt, ausgeführt, aus jenen Ländern nach Großbritannien importirt werden können, und daß

3. der Import dieser Erzeugnisse aus europäischen Häfen weder in britischen noch in anderen Schiffen gestattet ist.

Die britische Nation, welche bei so mannigfachen Veranlassungen den hohen Grad von Rechtsgefühl bethätiget hat, durch den sie anderen Völkern als nachahmungswerthes Beispiel vorangeht, wird dem Zollvereine gewiß nicht das Recht bestreiten wollen, bei fortgesetzter Aufrechthaltung jener Beschränkungen und nach so langen fruchtlosen Versuchen seinen billigen Wünschen Eingang zu verschaffen, endlich nach denjenigen Mitteln zu greifen, welche ihm zur wenigstens theilweisen Abwendung der aus jenen Beschränkungen entspringenden Nachtheile geeignet erscheinen und die ich vorstehend hinreichend angedeutet zu haben glaube. Ob diese Mittel nicht auch dem Zollvereine in manchen Beziehungen lästig und nachtheilig sein würden, ist eine Frage, über welche die Meinungen allerdings getheilt sein können; niemand wird aber in Abrede stellen mögen, daß Englands Handel und Schifffahrt dieselben in hohem Grade empfinden würden und daß sich auf der anderen Seite Belästigungen des Verkehrs, so unerwünscht sie immerhin sein mögen, leichter tragen, wenn sie in der Ueberzeugung getragen werden, daß sie ein, wo nicht der National-Wohlfahrt, doch der National-Ehre gebrachtes Opfer sind; ich sage der National-Ehre, denn es kann der aufgeklärten Regierung Großbritanniens nicht entgangen sein, wie schwer der Mangel an Reciprocität in den gegenseitigen handelspolitischen Beziehungen in dem zollverbündeten Deutschland empfunden und besonders vom politisch-nationalen Standpuncte aus als Beschwerdegrund gegen Großbritannien ausgebeutet wird.

Dessen ungeachtet würde es der Preussischen Regierung bei dem hohen Werthe, welchen sie auf die Erhaltung eines guten Einvernehmens mit Großbritannien legt, sehr schwer werden, den mit ihr zum Zollvereine verbündeten Staaten eine Veränderung der bestehenden Handelspolitik in dem eben gedachten Sinne vorzuschlagen, und zwar um so schwerer, als gerade sie den Ruhm für sich in Anspruch nehmen kann, daß sie unter den Regierungen der größeren Staaten diejenige ist, welche das Princip der möglichsten Erleichterung des Verkehrs zuerst in seiner hohen Bedeutung anerkannt, zuerst ihrer Gesetzgebung zu Grunde gelegt, in's praktische Leben übergeführt und seit dreißig Jahren consequent festgehalten hat. Sie vermag aber der Regierung Großbritanniens gegenüber keine Bürgschaft dafür zu übernehmen, daß sie nicht in die Lage kommen werde, dem Andrängen der innerhalb Preußens und des übrigen Zollvereins in großer Zahl sich erhebenden Stimmen nicht länger Widerstand leisten zu können, welche die Behauptung aufstellen, daß jenes Princip nur dann sich als wirklich heilsam bewähre, wenn es von allen, oder wenigstens von den in ihren hauptsächlichsten Verkehrsbeziehungen auf einander angewiesenen Staaten gleichmäßig befolgt werde. Der preussischen Regierung liegt daher die Verpflichtung ob, schon jetzt immer dafür zu sorgen, daß eine Aenderung des bisherigen Systems, wenn sie früher oder später beschloffen werden sollte, demnächst bei der Ausführung keinen unerwogen gebliebenen Schwierigkeiten und Anständen unterliege. Aus diesem Grunde hat sie auch vorläufig schon die Frage erörtert und zum Gegenstande vertraulicher Besprechungen mit anderen Regierungen machen zu müssen geglaubt, ob jene Veränderung des bisherigen Systems, wenn sie auch von dem Zollvereine ohne alle fremde Mitwirkung durchgeführt werden kann, sich doch

nicht vielleicht zweckmäßiger in Uebereinstimmung und in Gemeinschaft mit den Hansestädten und den übrigen Küstenstaaten zur Ausführung bringen lassen werde. Eine feste Beschlußnahme darüber aber, welche Maßregeln in dem Falle, daß Großbritannien die gegenwärtig den Handel und die Schifffahrt der Zollvereinsstaaten drückenden Beschränkungen unverändert beibehalten sollte, den zollverbündeten Staaten zu empfehlen sein werden, hat die preussische Regierung bis jetzt noch nicht gefaßt, dieselbe also auch noch nicht zum Gegenstande einer Eröffnung an die Regierung Großbritanniens machen können. Wenn Lord Palmerston daher den Zeitungen zufolge im Parlamente die Aeußerung gethan hat,

es sei Seitens des Zollvereins erklärt worden, daß, wenn die britischen Navigationsgesetze beibehalten würden, britische Waaren in den Zollvereinshäfen mit einem Differential-Zolle von 20 Procent belastet werden sollten,

so muß diese Aeußerung auf einem Mißverständnisse beruhen. So lange Preußen noch die Hoffnung hegen darf, daß die Regierung Großbritanniens zur Herbeiführung der Reciprocität, welche für den internationalen Verkehr der Völker allein eine haltbare Grundlage abzugeben geeignet ist, Schritte von wirklicher Bedeutung thun werde, so lange wünscht es sich jeder Maßregel, welche das bestehende gute Vernehmen stören könnte, zu enthalten. Es muß aber auf der andern Seite auch wünschen, daß die Regierung Großbritanniens ihm die Realisirung dieser Absicht nicht erschwere oder unmöglich mache, ihm vielmehr dabei zu Hülfe komme. In dieser Beziehung ist die Zulassung der preussischen Schiffe aus den Häfen zwischen der Trave und der preussischen Grenze, so wenig materielle Vortheile dieselbe auch verspricht, und so sehr es zu bedauern ist, daß auf den umfassenderen Antrag nicht hat eingegangen werden können, der dießseitigen Regierung doch immerhin nicht unwillkommen, in sofern die Regierung Großbritanniens dadurch zu erkennen giebt, daß sie wenigstens den Willen hat, auf billige Desiderien Rücksicht zu nehmen. Nur muß diesseits gewünscht werden, daß der gute Eindruck, welchen dieses Entgegenkommen an sich hervorzurufen geeignet sein könnte, nicht durch andere Schritte wieder verwischt und in eine gereizte Stimmung verwandelt werde, die den Regierungen der Zollvereinsstaaten das ruhige Abwarten der Entscheidung über die in Großbritannien schwebende Frage erschweren oder gar unmöglich machen könnte. Zu den Schritten dieser Art lassen sich die Seitens des britischen General-Consuls in Hamburg den Hansestädten und Seitens anderer britischen Agenten den Regierungen einiger dem Zollvereine angehörender Staaten gemachten Eröffnungen zählen, da, wenn die besfallige Correspondenz mehr als es bis jetzt der Fall ist, bekannt und aus derselben das Bestreben, jede nähere Vereinigung stammverwandter Staaten zur gemeinsamen Förderung ihrer materiellen Interessen durch Einschüchterung der einzelnen Glieder zu hintertreiben, herausgedeutet werden sollte, es der Preussischen Regierung nicht leicht sein dürfte, dem ruhigen Gange, welchen sie so gern eingehalten sehen möchte, auch ferner unter so schwierigen Umständen treu zu bleiben. —

Es bleibt mir schließlich nur noch übrig, einige Worte über die Bemerkungen Lord Palmerston's in Bezug auf das Verhältniß des eng-

lischen Handels zum Zollvereine und die Tariffätze des Letzteren hinzuzufügen.

Die Großbritannische Regierung hat uns bei den verschiedenen, aus Veranlassung unserer gegenseitigen commercziellen Beziehungen gepflogenen Communicationen zu wiederholten Malen darauf hingewiesen, daß unser Zollsystem dem britischen Handel bei weitem ungünstiger sei, als die viel milderen Zollsysteme der dem Vereine nicht angehörenden Küstenstaaten an der Nord- und Ostsee, und daß der Zollverein sich deshalb mit einigen Grunde nicht beschweren könne, wenn Großbritannien jenen Staaten Vortheile vor ihm gewähre. Es ist nicht meine Absicht hier näher auszuführen, daß ein Staaten-Bund mit nahe dreißig Millionen Einwohnern und großen Länderstrecken, die theilweise fast ausschließlich dem reinen Industriegebiete anheimfallen, in Bezug auf die Wahrung seiner materiellen Interessen eine ganz andere Aufgabe zu erfüllen hat, als mehrere, einzeln dastehende, kleinere Staaten, deren Gesamtbewölkung kaum drei Millionen erreicht und die vermöge ihrer maritimen Lage und des in ihnen vorherrschenden landwirthschaftlichen Elements auf die besondere Pflege des letzteren und der auf dasselbe unmittelbaren Einfluß ausübenden Zweige des andern Handels hingewiesen sind. Ich muß dagegen aber von den britischen Staatsmännern erwarten, daß sie auch in die Frage eingehen werden, ob und welchen Antheil die Bevölkerung des Zollvereins an der Consumtion der namhaftesten Importe von britischen Colonial- und Manufactur-Erzeugnissen habe, welche über die Häfen jener dem Vereine nicht angehörenden Küstenstaaten in denselben eingehen und welcher Markt für den britischen Producenten von größerem Werthe ist, ob der eines Länder-complexus mit zwar sehr geringen Zöllen, aber auch sehr geringer Bevölkerung, oder der eines Staatsgebietes mit zwar höheren, jedoch die Möglichkeit der Einfuhr und der Mitbewerbung keineswegs ausschließenden Tariffätzen und einer zehnmal größeren Bevölkerung? Ich darf ferner hoffen, daß es dem Scharfblick und der Billigkeit der dortigen Staatsmänner nicht entgehen werde, wie neben einzelnen durch unabweisliches Bedürfniß gebotenen, höheren Zöllen, von welchen ich zugeben will, daß sie dem englischen Fabricanten lästig sein mögen, von einer großen Menge der wichtigsten britischen Einfuhr-Artikel die mäßigsten Eingang-Abgaben im Zollverein erhoben werden, und daß gerade der Zollverein den Hauptmarkt der britischen Ausfuhr in diesen Artikeln bildet. Bei gehöriger Würdigung dieser feststehenden Thatsachen glaube ich in denselben nicht nur hinlänglichen Grund für den Anspruch des Zollvereins finden zu dürfen, sich mit besonderer Rücksicht von Großbritannien behandelt zu sehen, sondern auch mit voller Ueberzeugung die Behauptung aufstellen zu können, daß die Erweiterung und Befestigung des Zollvereins durch den Anschluß der ihm noch nicht beigetretenen norddeutschen Küstenstaaten, abgesehen von der hohen politischen Bedeutung eines solchen Ereignisses, die ich weder Ev. x. nach Lord Palmerston gegenüber näher auszuführen brauche, auch im wohlverstandenen materiellen Interesse Großbritanniens liegt und viel eher begünstiget, als ichsel angesehen zu werden verdient.

Indem ich Ev. x. ergebenst ersuche, die vorstehenden Bemerkungen gefälligst zur Kenntniß Lord Palmerston's zu bringen, habe ich die

Zeilen nur noch mit dem Wunsche zu schließen, daß man dieselben dort als Beweis des aufrichtigen Strebens der Preussischen Regierung, die in- nigen Beziehungen zwischen Deutschland und Großbritannien noch zu ver- mehrern und zu befestigen, erkennen und ihnen im entscheidenden Momente billige Berücksichtigung nicht versagen möge! —

Berlin, den 13. Juli 1847.

(gez.) Caniz.

den königlichen Wirklichen Geheimen Rath
und Gesandten etc.

Herrn Dr. Bunsen Excellenz

zu
London.

Anlage XXV.

Denkschrift zur Note an Bresson vom 7. März 1843.

Le mémoire annexé à la lettre de Mr. le Comte de Bresson du 8 décembre 1842 tâche de démontrer:

I. que la France a, depuis 1830 accordé des facilités considé- rables au commerce allemand pour les importations et le transit.

II. que les augmentations, apportées de 1840 à 1842 aux droits d'entrée dans le tarif français, n'ont été d'aucun préjudice notable pour les exportations de l'Allemagne en France.

III. que ces augmentations sont sans importance, si on les considère en face de l'échange total de valeurs qui s'opère entre les deux pays; échange qui, à ce que prétend le mémoire français est plus favorable à l'Allemagne qu'à la France.

Ces trois thèses donnent lieu aux observations suivantes.

I.

Parmi les mesures essentiellement avantageuses aux exportations allemandes on a cité:

1, la loi du 9 février 1832, comme ayant augmenté les voies du transit à travers la France, et réduit les droits, auquel il y était sujet. A la vérité le transit allemand par les ports français a eu sa part des facilités, établies par cette loi pour le commerce de transit en général. Mais quels ont été les motifs de ces dispositions?

En portant à la Chambre des Députés dans la séance du 21 mai 1829 un projet de loi sur différentes matières de douanes le

Ministre du Commerce s'exprima ainsi qu'il suit dans l'exposé des motifs :

Parmi celles-ci (les autres dispositions de la loi) la plus importante sans contredit est celle, par laquelle, en affranchissant le transit, par la suppression d'une taxe égale au vingtième des droits d'entrée, imposée à un grand nombre de marchandises, nous étendons notablement sa sphère. *Nulle faculté n'a été plus généralement demandée.* Quelques préoccupations l'avaient jusqu'ici beaucoup fait restreindre. *L'intérêt de nos armements, l'activité de nos transports, un besoin général de multiplier et d'étendre nos rapports extérieurs,* de hautes considérations de bon voisinage réclament son développement.

Les Chambres ne purent plus délibérer sur ce projet de loi ; mais pour satisfaire au besoin pressant qui l'avait dicté, le Ministre du Commerce soumit au Roi une ordonnance, qui parut le 29 avril 1831, et où se trouvent consignées les dispositions essentielles de la loi du 9 février 1832. Dans son rapport au Roi le Ministre dit :

Depuis longtemps le commerce demande avec instance, que les marchandises étrangères de toute espèce puissent traverser le Royaume sous la garantie de formalités, telles que nul abus ne soit à redouter ni pour l'industrie nationale, ni pour le trésor public.

Depuis longtemps aussi le Gouvernement est convaincu de l'utilité d'une telle mesure, et, dès 1829, une loi avait été proposée aux Chambres pour la réaliser, mais la session fut close avant que le projet de loi pût être délibéré ; et depuis lors il a été impossible de recourir pour cet objet à la législation. *Mais le vœu réitéré des chambres de commerce, des réclamations de tous ceux, qui ont apprécié l'avantage que le transit libre doit ménager au pays, et le besoin de ne pas ajourner dans ce moment de souffrance commerciale un bienfait si impatientement attendu,* ont déterminé les Chambres à introduire dans la loi du 18 de ce mois, une disposition qui confère à V. M. le droit de régler provisoirement et sauf l'approbation législative à la session prochaine le transit de toute espèce de marchandises sans distinction de celles, qui en sont encore exclues. Je n'ai pas dû perdre un instant, à mettre V. M. en état de faire jouir le commerce des nouvelles facultés, qui lui étaient ainsi promises.

D'après ce qui précède, la loi du 9 février 1832 se présente comme une mesure, impérieusement réclamée par les *intérêts commerciaux de la France* même, et qui ne porte nullement le caractère d'une concession faite à l'étranger en général ou à l'Allemagne en particulier. A la vérité le mémoire français convient, „qu'en agissant ainsi, le Gouvernement a cédé à des considérations générales et non à des vues particulières en faveur de tel ou tel peuple“ : toutefois il soutient, „que le Gouvernement français a poussé les choses au point de faciliter au *détriment* de la France les échanges

de l'Allemagne avec les autres peuples", et „que, en élargissant par la loi du 9 février 1832 toutes les voies du transit à travers la France et en réduisant à une quotité insignifiante les taxes qui lui étaient précédemment applicables, on a favorisé l'écoulement des produits allemands, par les ports et par les frontières de la France de telle sorte, qu'aujourd'hui plusieurs de ces produits viennent à travers le territoire français faire concurrence aux produits indigènes sur des marchés où ils n'avaient pu se présenter jusqu'alors."

L'Allemagne ne saurait taxer de si haut les facilités de transit qui lui ont été accordées en France. Elle serait peut-être dans le cas de le faire, si ce transit lui était absolument nécessaire pour exporter ses produits dans ses pays d'outre-mer. Mais comme à cet effet elle peut, outre les ports prussiens et hanséatiques, se servir de ceux des Pays-Bas et de la Belgique, il paraît évident, que la France n'a agi que conformément à ses propres intérêts lorsque, reconnaissant, qu'elle ne réussirait pas à empêcher par des défenses de transit la concurrence des produits allemands avec les siens sur les marchés d'outre-mer, elle s'est décidée à faire participer à un plus haut degré, que son système antérieur ne l'avait permis, ses roulages, sa navigation intérieure, ses armements, et le commerce de ses ports maritimes aus bénéfices du transit des produits de l'Allemagne par la France.

L'association douanière est donc en droit, de considérer la loi du 9 février 1832 comme une mesure, dictée exclusivement par des intérêts français, ne contenant aucun sacrifice pour la France ni aucune concession spéciale pour l'Allemagne, et n'étant par conséquent pas, comme le mémoire français la représente, de nature à provoquer, à titre de réciprocité, les réductions du droit de transit allemand en faveur de la France.

Les principes qui régissent ce dernier n'ont pas à craindre la comparaison avec le système français. A l'exception du sel, l'association allemande ne connaît aucune défense de transit. Les formalités de douane n'y sont ni nombreuses ni vexatoires. Toutes les voies, toutes les directions sont ouvertes au transit. On en perçoit des droits, mais ces droits n'empêchent pas le transit même, et il n'y a donc pas, comme c'était le cas en France, lieu à les diminuer ou à les abolir.

En France au contraire, même actuellement, il y a encore des prohibitions et des restrictions de transit si gênantes, et des formalités si onéreuses, que le transit de quelques produits de l'association allemande par la France est presque impossible, tandis que d'autres Etats, et notamment la Belgique, font des efforts efficaces, pour attirer vers leurs ports les produits allemands, destinés à la consommation d'outre-mer.

Il y a donc lieu de s'attendre, que le Gouvernement français ne s'arrêtera ni à la loi du 9 février 1832, ni même à celle du 10 décembre de l'année passée, mais que, mû par son propre intérêt

bien entendu, il délivrera de plus en plus le transit français des entraves, dont il est encore entouré.

2. Il est dit dans le mémoire que les lois des 2 et 5 juillet 1836 et du 6 mai 1841 ont apporté au tarif des droits d'entrée des modifications qui prouvent que la France, loin de nourrir contre l'*industrie* et le commerce de l'Allemagne aucunes vues hostiles a tout fait, depuis 1830, pour faciliter ses échanges avec la France par des dégrèvements successifs sur ses principaux produits. Parmi ceux-ci les grandes peaux brutes et les poiles de porc et de sanglier sont cités en première ligne.

D'abord on ne saurait admettre que les trois lois indiquées contiennent la preuve, que le mémoire français y trouve. Les dispositions essentielles des deux lois de 1836 furent déjà proposées aux Chambres en 1834, et le Gouvernement Prussien a suivi avec attention les discussions auxquelles elles ont donné lieu. Or il résultait de l'exposé des motifs, avec lequel le Ministre du Commerce, porta, dans la séance du 3 février 1834 le projet de loi en question devant la Chambre, non moins que du rapport de la Commission du 29 avril de la même année, que les vues et les principes de la France sur l'admission de produits étrangers n'avaient point, depuis 1830, fait de notables progrès vers un système libéral, mais qu'au contraire elles étaient dominées par la tendance d'exclure les produits de l'*industrie* étrangère, autant que la fraude le permettait, et de n'admettre même les matières premières, de l'étranger qu'en tant que l'industrie française en avait besoin pour la fabrication indigène. Les conseils généraux de commerce, qui plus tard se sont réunis de temps en temps, ne sont restés que trop fidèles à ces mêmes principes. Quant à la loi du 6 mai 1841 elle était encore moins de nature à être rangée parmi les mesures favorables à l'Allemagne, puisque plusieurs de ses dispositions ont provoqué de la part de cette dernière de pressantes réclamations.

Pour ce qui concerne les *laines* en particulier, leur réduction de 33 à 22^o/_o de la valeur avait déjà été arrêtée par l'ordonnance du 8 juillet 1834 et ne fut que confirmée par la loi du 3 juillet 1836. Voici comment s'exprime à ce sujet l'exposé des motifs :

Le droit sur les laines a produit des effets encore plus contraires à ceux qu'on en attendait, et beaucoup *plus funestes*. Les Anglais et les Belges ont pu se les procurer à de meilleures conditions et ont eu ainsi un élément de plus de bon marché et de succès. Aussi depuis cette époque notre industrie de draps les a-t-elle recontrés plus redoutables que jamais sur tous les marchés du monde. Le droit qui a porté, grâce à une combinaison mal entendue sur les laines communes avec plus de force que sur les fines, a nui à nos échanges avec le Levant; il a eu enfin d'autres effets très-divers, qu'il n'est pas temps d'examiner ici. Nous Vous proposons de réduire ce droit d'un tiers seulement, c'est-à-dire, de 33 à 22^o/_o.

Il semble difficile, de démontrer plus clairement l'intérêt, que l'*industrie française* avait au dégrèvement proposé. En effet l'avantage de cette mesure pour des industries, qui pour leurs productions ont besoin de matières premières telles que laines, peaux brutes et poils de porc, est si évident, qu'il y a lieu de s'étonner du retard que le Gouvernement français a mis à le réaliser, et des limites étroites, dans lesquelles il l'a fait jusqu'à présent. L'association allemande admet les laines brutes et peignées ainsi que les peaux pour la fabrication du cuir, sans aucun droit; les poils de porc payent le droit d'entrée général de 15 silberg. par quintal ou 3 frs. 75 cents par 100 kilos, tandis qu'en France les laines sont imposées à 20% de la valeur, les peaux à 5 francs et les poils de porc à 5 1/2 francs par 100 Kilos.

Ainsi les droits d'entrée perçus en France sur ces trois objets son beaucoup plus élevés, que ceux du tarif de l'association allemande. Mais celle-ci n'attache pas de prix à nn réduction ultérieure du droit sur ces articles en France, quoique le mémoire français les représente comme d'une grande importance pour l'Allemagne. Elle prélève même des droits de sortie sur la laine et les peaux brutes; car ces matières premières ne manquent nullement d'acheteurs parmi les fabricants indigènes.

Par cette raison on ne peut point admettre que le droit de 33%, établi sur les laines par la loi du 17 mai 1826 ait été une des mesures de la Restauration, qui ont le plus vivement blessé l'Allemagne. Les réclamations de la Prusse n'ont jamais été dirigées que contre l'augmentation des droits sur les objets de *fabrication* allemande, tels que les toiles, la rubannerie, les articles de fer ou d'acier fabriqués, et on a été tellement éloigné d'insister sur une diminution des droits pour un article aussi nécessaire à l'industrie française que la laine, qu'au contraire on avait fait entrevoir l'idée de rendre plus difficile la sortie des matières premières, qui servent aux manufactures de la France.

3. Parmi les articles dégrévés se trouvent aussi la *passenterie* et la *rubannerie de fil*. Voilà pourtant, dira-t-on, un produit de l'*industrie* allemande, sur lequel les droits on été considérablement réduits. Les documents communiqués aux Chambres donnent à ce sujet aussi, les explications nécessaires.

Dans le projet de loi de 1834 la réduction suivante fut proposée:

passenterie	} écus, bis ou herbés à 80 fs. pr. 100 Kilos	
et		
rubannerie de fil	} de blanc 120 fs. „ „	
		blancs ou melanges
		teints en tout ou eu partie 150 fs. „ „

Dans son exposé des motifs le Ministre du Commerce justifia cette proposition, en classant la *passenterie* parmi les *quelques* objets fabriqués, qu'*aucun intérêt n'oblige à repousser*, et dont la vente se combine avec celle de nos propres produits.

La Commission de la Chambre, en adoptant la proposition, ajoute:

„La modification des droits sur la passementerie et les rubans de fil écrus, bis ou herbés était vivement sollicitée par nos teinturiers et calendriers. La ville de Lyon surtout réclame cette faculté avec un puissant intérêt. Ce genre de mercerie lui sert à former des assortiments et des pacotilles pour l'exportation dans nos colonies“.

Ainsi, dans ce cas encore, les intérêts *français* ont fourni le principal notif de la réduction.

L'ordonnance du 8 juillet 1834 établit en effet les positions ci-dessus indiquées; mais celles qui sont aujourd'hui en valeur, savoir de 128 frs. 50 cs. pour les rubans blancs et de 160 frs. pour les rubans teints renferment de nouveau une augmentation.

De cette manière à la vérité, le tarif français, y compris les centimes additionnels établit sur cet article à peu-près les mêmes droits, que celui de l'Association allemande. Toutefois celle-ci ne saurait accorder beaucoup d'importance à cette réduction.

Depuis longtemps les fabriques florissantes de rubans, cordons et lacets, dans la vallée de la Wupper et ses environs, avaient leur marché principal en France. Au commencement de ce siècle plus de 8000 quintaux de ces articles y furent exportés par an. Mais par les aggravations toujours augmentées des droits d'entrée en France cette branche de commerce fut extrêmement réprimée et la réduction d'un septième des positions antérieures n'a pas eu d'effet considérable, puisque, d'après le tableau comparatif annexé au mémoire français, il n'y en a eu dans l'année 1841, que 27,502 Kilogr. d'exportés d'Allemagne en France. A cela il faut ajouter, que, à côté de cette réduction pour la passementerie et les rubans de fil de lin, les positions du tarif français pour les autres articles fabriqués de lin s'élevèrent à un taux exorbitant, et que les rubans en coton sont entièrement prohibés. Même les rubans de lin à jour sont imposés à 517½ *fr.* les 100 Kilogrammes ou 69 écus 21 silberg. le quintal, tandis que le tarif de l'Association Allemande les admet contre un droit de 22 écus par quintal.

4. Les réductions pour le cuivre de première fusion, pour la fonte (sur la frontière de l'est) et pour le zinc concernent des matières premières ou des matériaux de fabrication, que l'intérêt des fabriques indigènes ne permet pas d'imposer très fortement. L'association douanière admet les fontes étrangères sans droit; le cuivre y paie 15 silberg. le quintal. Ainsi le premier de ces articles y est moins, le second également imposé qu'en France. 'A la vérité, au sujet des fontes, M^r. Cunin-Gridaine, dans une lettre, adressée le 8 janvier 1841 à l'Envoyé de Prusse à Paris, a relevé „que la même ordonnance du 24 septembre 1840, qui a augmenté le droit sur les aiguilles de *tous les pays* avait prononcé en même temps une réduction de droit de 33% *toute spéciale aux fontes de l'Allemagne.*“ Mais on ne doute pas que le Comte d'Arnim n'ait répli-

qué à M^{te} le Ministre du Commerce, que, loin d'avoir été dictée par une intention spécialement favorable à l'Allemagne, cette réduction n'avait qu'assimilé le droit d'entrée sur les fontes importées par la frontière allemande, à celui, qui avait été perçu sur celles, qui y entrent par la frontière belge de Blancmisseron à Sopogne; que cette assimilation avait été, aux termes mêmes du Rapport au Roi, demandée avec instance par les fabricants français, qui recevaient leurs fontes par la frontière allemande, et qui avaient souffert par la différence établie jusque là entre les deux frontières, mais que les intérêts du Zollverein avaient été pour d'autant moins dans les motifs, qui avaient fait prendre cette mesure, que l'Allemagne ne tenait point à augmenter ses exportations de fontes en France; que la Prusse, par exemple y avait même mis des droits de sortie, que plus tard elle avait abolis à cause du principe plutôt, que pour faciliter une exportation, que les maîtres de forges indigènes aimeraient beaucoup mieux voir restreinte. Quant au zinc étranger, le droit très élevé de 5 f^{rs} 50 c^{ts}, qui, au grand préjudice de la consommation française, en évaît été perçu avant 1830, fut réduit par l'ordonnance du 8 juillet 1830 pour le zinc de première fusion, en masses brutes, soit saumons, barres ou plaques, à 50 cs., et plus tard par celle du 10 octobre 1835 à 10 c^{ts}. Cette dernière position avait été confirmée par la loi du 5 juillet 1836. Mais la loi du 6 mai 1841 la fixe ainsi :

zinc de 1^{re} fusion par navires français, droit actuel.

„ par navires étrangers 1 f^{rs} 50 c^{ts} les 100 Kilos.

D'après cela il paraît que l'importation du Zinc sous pavillon étranger a été de nouveau aggravée de 10 cent. à 1 f^{rs} 50 c^{ts}, ce qui constitue un droit quinze fois élevé que le taux antérieur. On ne saurait donc s'expliquer, pourquoi il est dit dans le mémoire français, que le droit sur le zinc importé sous pavillon étranger a été porté d'un franc à 1 fr. 50 cs. Toujours est-il certain, que l'augmentation, qui a eu lieu, au détriment des navires étrangers surpasse de beaucoup, la surtaxe ordinaire de 10⁰/₁₀₀ en faveur du pavillon français.

5, Enfin le mémoire fait mention de dégrèvement sur l'importation des chevaux de 50 f^{rs} à 25 f^{rs} ou 6 écus 22 Silg. par tête. Mais l'association allemande n'a imposé cet article que de 1¹/₃ écu ou du cinquième du droit français, et il paraît que la France ne pourrait pas se passer du contingent, que l'Étranger lui en fournit.

En résumant les réductions, qui viennent d'être citées, on ne trouve que les laines, qui forment un objet d'exportation considérable d'Allemagne en France. Mais on a vu plus haut, qu'une imposition plus élevée de cet article serait incomptable avec les intérêts de la fabrication française tandis que l'association allemande qui en perçoit

un droit de sortie pourrait facilement, en diminuant ce droit amener une plus grande exportation de cet article si elle croyait devoir y attacher du prix.

Les autres articles, tels que les peaux brutes, les poils, les fontes, le cuivre et le zinc, ne sont pas d'une importance majeure pour l'Allemagne, abstraction faite des motifs et des effets des réductions opérées à leur égard. D'après le tableau comparatif annexé au mémoire français (§. 1.) le total de ces réductions ne monte qu'à 155,770 francs. Et encore cette petite somme ne peut-elle être considérée comme un sacrifice, que le trésor public de la France s'est imposé en faveur du commerce d'exportation de l'Allemagne, car, sans ces réductions, les industriels français n'auraient pu se procurer d'autant de matériaux qu'ils en ont besoin et que leur fournit l'Association allemande.

Quant aux chevaux, le tableau comparatif en fixe l'importation pour 1841 à 2572 têtes, et en tire la conclusion, que par la réduction du droit d'entrée sur cet article de 50 à 25 fr^s l'Allemagne est redevable à la France d'une remise de 64,300 fr^s Mais sans relever le peu d'importance de la somme, cette conclusion est au moins bien problématique. Les chevaux que l'Allemagne fournit à la France, sont ou des chevaux de luxe ou destinés à la remonte. Or dans les deux cas on peut également dire, que la diminution du droit d'entrée n'aura pas beaucoup augmenté le nombre des chevaux importés. Car dans l'un et l'autre cas, l'acheteur d'un cheval ne recule ordinairement pas devant un prix un peu plus élevé, et le principal bénéfice de la réduction du droit revient par conséquent au marchand français, qui revend ses chevaux, achetés à l'étranger au même prix ou à peu près, que lorsqu'ils étaient encore passibles de l'ancien droit d'entrée.

Outre cela, les discussions de la Chambre de 1834 démontrent, que la proposition du Gouvernement français, de faire subir au droit de 50 fr^s par tête à l'entrée des chevaux étrangers une réduction de la moitié, s'appuyait sur le prix de la contrebande, dont le taux bien connu était de 18-20 francs. Il s'agissait d'assurer au trésor, par un abaissement du droit, une recette, qui, vu la facilité de l'introduction subreptice des chevaux, pourrait sans cela lui être entièrement soustraite, et si la mesure a atteint son but, loin d'imposer un sacrifice à la France, elle est au contraire entièrement conforme à ses intérêts financiers.

Enfin le dégrèvement opéré sur la passementerie et la rubannerie a produit une remise de droits de 5,424 fr^s pour l'Allemagne. L'exiguïté de cette somme prouve, combien l'effet de cette réduction a été mince. Et pourtant c'est justement de ces articles, qu'une augmentation *considérable* des exportations en France par des réductions *efficaces* serait pour l'association Allemande d'une importance réelle.

II.

La législation douanière de la France a eu l'effet, que les exportations de l'Allemagne vers ce pays sont presque entièrement bornées aux produits de l'Agriculture et a d'autres matériaux de fabrication. Le tableau général des exportations de l'Association allemande pour l'année 1841 n'étant pas encore achevé, il en a été dressé un spécial sur ses exportation en France d'après le tableau général du Commerce de la France (Paris, October 1842). Ce tableau spécial se trouve ci-annexé sub A. A la vérité il pourrait y avoir lieu à des observations contre les prix des marchandises, adoptés dans le tableau français, dont l'annexe n'est qu'un extrait. Il faut en outre ne pas oublier qu'une grande partie du commerce entre les deux pays prend la voie des villes hanséatiques, des Pays-Bas ou de la Belgique, et que par conséquent le tableau de leur commerce direct ne présente que la majeure partie de leurs échanges réciproques. Mais malgré cela on en pourra tirer des conséquences générales. Or, il en résulte, que de toutes les exportations directes de l'Association allemande en France, quatre cinquièmes consistent en produits du sol et en matériaux de fabrication tandisque les produits mêmes de la fabrication allemande, auxquels il importe principalement que le marché de France leur soit ouvert ne constituent que 16^o/_o de l'ensemble des valeurs exportées dans ce pays. Et même contre cette faible fraction de l'exportation allemande les entraves de la législation française ont été augmentées dans les dernières années.

1. Parmi les articles, qui y appartiennent, le plus important est le Nro. 8 du tableau, savoir: faux, limes, scies & outils. C'est principalement du comté de la Marek, du Duché de Bergh, et du Grand-Duché de Bade que ces objets sont exportés en France.

D'après la loi française du 7 juin 1820, et le tarif en valeur jusqu'en 1842 le droit d'entrée était fixé comme il suit

<i>Limes et râpes</i>		100 Kilogr.	
		par navire français	par navire étranger ou par terre
1. à grosse taille, dites communes.		80 fr ^s	86 fr ^s 58 cs
2. à polir, dites fines			
a, à dix-sept centimètres de longueur et au-dessus	200 fr ^s		212 fr ^s 50 cs
b, à moins de 17 centimètres de longueur	250 fr ^s		265 fr ^s

Sous la dénomination de limes communes devaient être comprises celles à queue nou polie, dont chacune ne pèse pas moins d'un hectogramme, qui, empaillées et sans papier, sont en paquets de six au plus et se vendent au poids dans le commerce. Les limes fines, est-il dit dans la loi de 1820, se distinguent par les

caractères opposés, la taille en est plus serrée et plus régulière, le morceau d'acier, dont chacune est formée, ayant été poli avant qu'on le poinçonnât, la partie inférieure qui sert d'emmanchement, est lisse et régulièrement évidée. Elles sont, à moins de fraude, enveloppées de papier et se vendent au ponce.

Ces dispositions ont été changées par l'ordonnance du 26 juin 1842, d'après laquelle toutes les limes doivent être considérées comme fines qui ont plus de 8 tailles au centimètre. Par une circulaire de l'administration générale des douanes en France, du 27 juin de la même année, cette disposition fut également déclarée applicable aux râpes. Ainsi jusque là les limes et râpes à grosse taille, qui avaient plus de 8 tailles au centimètres, n'avaient payé que 80 à 86½ frs. par 100 Kilogr. ce qui équivaut à peu près à 88% de la valeur. Maintenant, ces mêmes objets, puisqu'ils sont censés ne plus appartenir à la catégorie commune sont frappés d'un droit de 216% de la valeur, ce qui équivaut à une prohibition.

Un pareil changement a nécessairement dû provoquer les plaintes des fabricants allemands. Ils ont envoyé à la direction des douanes françaises des échantillons de leurs articles, pour lui prouver que la différence nouvellement établie manquait d'équité et de justesse. Mais cette démarche a été infructueuse et les réclamations de la Légation de Prusse à Paris n'ont pas eu plus de succès.

Le mémoire français dit, que le classement antérieur manquait de précision, qu'en le modifiant, le Gouvernement français était fort éloigné d'avoir en vue une augmentation des droits sur une partie des limes communes. Le résultat pratique n'en est pas moins, qu'une telle augmentation a eu lieu. Car le mode de distinguer les deux classes de limes et de râpes n'est pas exact. Il y a par exemple une espèce de limes communes, nommées $\frac{6}{4}$, $5\frac{1}{2}/4$, $\frac{6}{4}$ # (pesant autant de livres d'Allemagne par paquet à 3, 4 et 5 pièces) dont les paquet à 3, 4 et 5 pièces ont 9 à 10 tailles sur l'espace d'un centimètre et qui, n'en appartenant pas moins à la classe des limes communes, ne payaient que 86½ fr^s de droits d'entrée en France depuis 1820 jusqu'au 26 juin 1842.

Le préjudice qui résulte de l'aggravation en question, pour cette branche de la fabrication allemande est très considérable.

Déjà en 1824 les Chambres françaises s'occupaient d'un projet semblable; mais il avait été abandonné alors sur la réclamation du Général Prussien. En effet les limes communes surtout les limes triangulaires & demi-rondes étaient du nombre, fort restreint déjà, des marchandises allemandes en acier, qui, malgré la forte concurrence des fabriques indigènes, trouvaient encore leur marché en France. Le coup que le nouveau classement en question leur a porté, est donc d'autant plus sensible, et le Gouvernement français ne pourra mieux prouver l'absence d'une intention hostile à ce sujet et la sincérité de son désir d'augmenter ses relations commerciales avec l'Allemagne, qu'en abolissant le classement introduit par l'ordonnance susmentionnée, ou en fixant au moins au nombre de

10 par centimètre, le maximum des tailles pour les limes et râpes communes.

2. Les fils & les tissus de lin et de chanvre qui occupent la seconde place parmi les exportations allemandes en France, ne souffrent pas moins des dispositions désavantageuses de la législation française. Ces articles sont indiqués sous les N^{os} 12 et 31 du tableau, mais ils y sont taxés beaucoup au-dessous de la valeur qu'on leur assigne en Allemagne. Quant aux *fils* , dont l'importation en France fut autrefois très considérable le tarif français leur a depuis longtemps déjà opposé de grandes entraves. Par la loi du 27 juillet 1822 le fil de chanvre fut imposé à 24 francs, celui d'étope à 14 f^{rs} pour 100 Kilogr. On fut satisfait de ces positions en France, parceque les toiles y furent alors, comme en d'autres pays, fabriquées de fils faits à la main, dont l'importation se compensait avec l'exportation de tissus de lin et de chanvre français. Mais bientôt les fils anglais à la mécanique s'introduisirent en trop grande quantité en France, pour que les producteurs de lin et de chanvre et les marchands des fils n'y élevassent pas des réclamations. L'ordonnance du 24 Septembre 1840 en fut la suite. Elle augmenta le droit d'entrée sur le fil d'étope. Une autre aggravation se fit par la loi du 6 mai 1841. Mais l'ordonnance linière du 26 juin 1842 porta ce droit pour tous les fils au taux exorbitant du sextuple des positions antérieures. En même temps la convention conclue au mois d'Août dernier avec la Belgique, introduisit ces mêmes droits dans le tarif belge. Enfin les tissus de lin, déjà très-fortement imposés, subirent encore une aggravation presque égale à la prohibition.

Le Gouvernement Prussien ne négligea pas de réclamer contre ces mesures, si préjudiciables aux intérêts de l'association allemande. A peine la Légation du Roi à Paris avait-elle connaissance du projet de loi, que le Ministre du Commerce déposa à la Chambre dans la séance du 23 mai 1840, qu'elle en fit l'objet de ses représentations, d'abord verbales, puis écrites (notes du 17 juin et du 21 août 1840). La première réponse qu'elle reçut, fut l'ordonnance du 24 septembre, plus tard une note du Ministre français, du 10 octobre, insista sur la nécessité de la mesure et opposa aux réclamations de la Prusse le peu d'intérêt, que l'importation des fils de chanvre en France avait pour l'Allemagne. Mais cette dernière assertion n'est pas exacte. A la vérité l'Angleterre exporte de beaucoup plus grandes quantités de ces articles en France. Néanmoins, et quoique les exportations de l'association allemande en 1840 n'aient pas surpassé 56,000 Kilogr. de fil et 189,000 Kilog. de tissus de lin et de chanvre, les fils occupent, d'après le tableau ci-joint, la seconde place parmi les valeurs exportées d'Allemagne en France, et si cette valeur n'est pas plus grande, c'est grâce aux barrières que le tarif français, même dans ses dispositions antérieures, a opposées aux articles, qu'elle représente. Car depuis plusieurs générations les fileurs à la main et les fabricants de toiles dans la Westphalie, la

Hesse & le Brunswick, cherchèrent leur marché principal en France et en Belgique et furent presque exclusivement occupés par des commandes de ces deux pays.

Aussi leurs produits ne sont-ils nullement dangereux pour l'industrie française; au contraire les tisserands y regrettent d'être privés d'un filage si bon et si peu coûteux.

La Belgique admet au moins une certaine quantité (jusqu'à concurrence de 175,000 Kilogr.) de fil de la Westphalie et du Brunswick, aux droits moins élevés de son ancien tarif. Le Gouvernement français n'a pas cru devoir faire une exception semblable en faveur de la fabrication allemande.

3. Parmi les articles de la mercerie allemande, qui occupe la huitième place des exportations allemandes en France, (Nro. 20 du tableau) les aiguilles et les hameçons sont les plus importants. Ils étaient, d'après la loi du 28 avril 1816, imposés à 1 ou 2 fr^s par Kilogr. selon qu'ils appartenaient à la mercerie commune ou fine. La France elle-même en fabriquait peu; l'Allemagne (surtout la Westphalie et les pays du Bas-Rhin) et l'Angleterre les lui fournissaient. Mais en 1840 l'industrie française manifestait le désir de s'emparer elle-même de ces articles, pourvu qu'elle fût suffisamment protégée contre la concurrence de l'étranger. Le Gouvernement s'y montra très-favorable. La Légation de Prusse tâcha de l'en détourner, en faisant pressentir que l'Association allemande serait obligée à des représailles. Mais la note française du 10 octobre 1840 soutint, que le droit l'alors était insuffisant; et que l'augmentation, qu'on avait en vue, n'excédait pas la limite d'une sage protection, puisqu'elle ne surpassait pas 10 à 11^o/o de la valeur. Enfin la loi du 6 mai 1841 fut publiée. Elle imposa les hameçons à 2 fr^s, les aiguilles à coudre à 8 fr^s par Kilogr. A la vérité plus tard réclamations réitérées de la Prusse amenèrent la décision: que désormais on ne considérerait plus comme aiguilles à coudre passibles du droit de 8 fr^s le Kilogr., que celles dont la longueur serait au plus de 4 centimètres, et que toutes celles d'une plus grande dimension rentreraient sous le régime de l'ancien tarif. Mais cette interprétation restrictive de l'aggravation établie est de très peu de valeur pour les fabricants allemands, puisque les aiguilles de moins de 4 cent. de longueur, forment d'après des données dignes de foi, au moins 86^o/o de la totalité exportée en France. En outre la direction des douanes françaises exige, que les petites quantités d'aiguilles plus longues que de 4 centimètres soient séparément emballées ce qui est aussi contraire aux usages du commerce, que préjudiciable au modes du débit et du transit.

D'après des informations consciencieuses le droit de 8 fr^s équivaut à 14—81^o/o de la valeur des articles en question. Aussi est-il certain, que les fabricants allemands en furent atteints de la manière la plus sensible, puisque la plupart de leurs commandes pour la France furent résiliées, et qu'ils se virent obligés à congédier une grande partie de leurs ouvriers. C'est surtout dans les

cercles d'Jserlohn, d'Altèna et de Arnsberg, que cette branche de fabrication était florissante. Elle y nourrissait plus de 3,200 ouvriers et 1400 familles. Elle mit plus de 360,000 écus par an en circulation et ses exportations directes en France en 1840 furent taxées à 160,000 écus. En y ajoutant les exportations indirectes ainsique celles non moins importantes des fabriques si productives du Bas-Rhin, on parvient à une somme beaucoup plus élevée que celle qu'indique le tableau ci-joint.

Comme jusqu'ici, les fabriques d'aiguilles en France avaient été peu nombreuses et peu considérables, les fabricants allemands de cet article seraient obligés de s'établir en France, si le droit de 8 fr^s, était maintenu. Aussi en 1841 déjà un fabricant français, de l'Aigle, a été surpris à Jserlohn, voulant engager deux de ces ouvriers à le suivre en France. Les réclamations et les plaintes de l'industrie allemande à ce sujet sont donc bien fondées, et le Gouvernement Prussien est d'avis qu'il ne peut y être remédié, de la part du Gouvernement Français, d'une manière efficace qu'en rétablissant les anciennes positions d'un & de deux francs de droit d'entrée à moins qu'il ne veuille aller plus loin, afin de s'approcher de plus en plus du tarif de l'association allemande, qui n'a imposé les aiguilles de toutes sortes que de 10 écus par quintal ou de 74 centimes par Kilogr.

4. Les horloges communes qui, sous le Nro. 27 tableau, forment un article assez important (le 12., d'après la valeur) des importation allemandes en France, y étaient, d'après la loi du 28 avril 1816, passibles d'un franc de droit d'entrée par pièce. Ce droit était déjà très considérable. Equivalant à 14 écus pour 50 pièces, il dépassait de beaucoup celui, que perçoit le Zollverein sur le même article, savoir 10 écus par quintal. S'il est dit dans le mémoire français, que l'horlogerie française est atteinte en Allemagne d'un droit plus élevé que celui même de 2 fr^s par pièce, ceci ne peut se référer qu'à l'horlogerie fine, telle que montres, pendules etc. Celle-ci, en effet est, à cause de sa plus grande valeur, assujétie en Allemagne au même droit que la mercerie fine, savoir à 50 écus le quintal. Mais pour de pareils objets le tarif français monte aussi jusqu'à 11 fr^s par pièce, ou dix $\frac{1}{10}$ de la valeur, ce qui dépasse encore les positions allemandes.

Malgré le droit sus-mentionné d'un franc par pièce l'horlogerie commune des districts du Jura prétendait ne pas pouvoir supporter la concurrence de l'Allemagne, principalement celle de la Forêt Noire. En été 1842 le droit fut doublé pour les horloges, qui n'étaient pas entièrement travaillées en bois. Cette aggravation exorbitante est représentée dans le mémoire français, comme nécessitée par l'introduction subreptice des horloges en métal, „qui sont un produit tout-à-fait distinct des horloges en bois“. Mais pendant 26 ans cette différence n'avait pas été établie et la circonstance que durant toute cette époque on n'a pas considéré les horloges en question comme ouvrages en métal, est en contradiction avec

l'assertion du mémoire, que d'après les principes du tarif, elles devraient être tout-à-fait prohibées et que par conséquent le droit de 2 francs était un adoucissement.

5. Sous le régime des droits modérés, dont le zinc importé en France, fut passible avant la loi du 6 mai 1841, sans distinction des pavillons, cet article formait une des principales cargaisons des navires prussiens. Mais cette loi tout en confirmant l'ancien droit de 10 cent. par 100 Kilos, importés sous pavillon français, le porta à 1 fr 50 ct. pour la navigation étrangère. Ce changement fut des plus préjudiciables pour les ports de Dantzick et de Stettin. De ces endroits le zinc destiné pour la France n'avait presque jamais été chargé sous pavillon français, qui n'y parut que rarement.

Par suite de la loi précitée, la Silésie, au lieu d'acheminer, comme autrefois, son zinc par l'Oder vers Stettin, le dirige sur Hambourg, où il y a toujours des navires français en chargement. En 1841 déjà 1,298,666 Kilos de zinc ont été exportés de Hambourg dans les ports de la France, tandis que les armateurs de Stettin se plaignent d'être privés des bénéfices qui leur revenaient de cet article. Il n'est donc pas difficile d'apprécier le préjudice sensible, qu'un droit différentiel si considérable établi en faveur du pavillon français pour l'importation du zinc en France, a porté à la navigation prussienne.

De tout ce qui précède il résulte que, si, avant 1840 déjà, la législation douanière de la France avait la tendance d'exclure autant que possible la concurrence de l'industrie allemande du marché français, ce principe s'est manifesté d'une manière beaucoup plus prononcée et beaucoup plus préjudiciable au Zollverein, dans les différentes mesures législatives des dernières années, qu'on vient de citer, et que par conséquent, les griefs bien fondés de l'Association allemande, auxquels ces mesures donnent lieu, doivent disparaître pour que celle-ci puisse revenir sur les dispositions récentes, qu'elle a prises par rapport aux droits d'entrée sur des articles, à l'exportation desquelles en Allemagne l'industrie française est intéressée.

III.

Quant à l'ensemble des valeurs exportées d'Allemagne en France et vice versâ, l'on ne saurait accorder au tableau, qui en est annexé au mémoire français, la valeur d'un document exact. Il n'est basé que sur le mouvement du commerce, entre les deux pays, qui se fait directement par terre ou par les ports prussiens et français. Or comme il a déjà été dit plus haut, une grande partie de ce commerce, et notamment de l'exportation française s'opère par les villes hanséatiques et par les ports des Pays Bas et de la Belgique. En 1841 une valeur de 17,292,568 francs a été exportée de la France dans les villes hanséatiques. Ces dernières n'ont, dans la

même année exporté en France que, 5,843,926 frs. Il peut être dit, avec un grand degré de probabilité, que la majeure partie des objets représentés par la première de ces deux sommes, n'ont fait que passer par les ports hanséatiques pour entrer dans le Zollverein. Notamment une très grande partie des vins français, dont celui-ci a besoin, prennent cette voie. En admettant des proportions analogues pour les exportations françaises, qui se font en Allemagne par les ports Néerlandais et Belges on parvient à un résultat beaucoup plus favorable à la France qu'à l'Association allemande.

Mais ce résultat ne doit pas être jugé seulement d'après la quantité des valeurs échangées, mais aussi d'après la nature des objets. Tandis que le tarif français exclut ou impose très fortement les objets de la fabrication étrangère, le Zollverein les admet contre des droits très modérés, qui, dans la plupart des cas ne dépassent pas 10^o/o de la valeur. Le tableau ci-joint démontre la différence des deux tarifs par rapport aux principaux articles de l'industrie. Il prouve à quel point les exportations allemandes, et surtout celles des produits fabriqués sont grevées par le tarif français. Et c'est pourtant justement ces produits, que les Gouvernements Allemands doivent tenir à voir le marché français rendu plus accessible. C'est une erreur de croire, comme le mémoire français paraît l'indiquer, qu'ils doivent attacher plus de prix à l'éconlement de leurs produits naturels. Déjà en 1839 Mr. Westphal a relevé envers Mr. Engelhardt, qu'avant toute autre chose l'association devait insister sur l'admission plus favorable en France, de ses tissus de lin, de coton, de chanvre, de soie et de demi-soie, de ses marchandises fines en fer, acier et bronze etc. Mais, au lieu des dégrèvements désirés, des augmentations tellement systématiques ont frappé les quelques articles de valeur, qui, malgré les droits déjà élevés, avaient jusques là encore su atteindre le marché français, qu'il est difficile de ne pas y voir l'intention de les en éloigner tout-à-fait. Même des matériaux de fabrication recourent dans les tarifs français, des positions très élevées. L'arsenic de Silésie, par exemple doit, à son entrée en France, payer le tiers de la valeur.

L'effet d'un pareil système ne s'est pas fait attendre. Les produits des fabriques et des manufactures françaises entrent de tous les côtés, directement et indirectement, dans l'association, et y forment une partie considérable de la consommation. Le tableau ci-joint (c) donne un aperçu de la quantité de ces importations, directes ou par les villes hanséatiques. Ce qui entre par les Pays-Bas et la Belgique n'y est par encore mis en ligne de compte. Ajoutez y les eaux-de-vie, les huiles parfumées, les objets de bijouterie et d'horlogerie fine, les ouvrages en liège, les gants, la pelleterie, les bronzes, les ouvrages en cuivre jaune, etc. et Vous aurez une idée de l'étendue du débit avantageux, que les fabricants et les marchands de vins de la France trouvent en Allemagne. A côté de cela les exportation du Zoll-

verein en France sont si peu considérables, que l'article le plus important d'entre elles, (savoir les faux, limes, scies & outils) n'atteint que la valeur de 961,782 fs. c'est-à-dire moins, que l'art. quatorzième des exportations françaises (poterie, verres et cristaux), qui monte à 993,101 f^m. De même le total des produits de l'industrie allemande, exportés en France, ne s'élevè qu'à une quotité très-petite en comparaison de ce que l'industrie française envoie à l'Allemagne.

Un tel état de choses ne saurait se prolonger sans porter de trop graves atteintes aux intérêts de l'Association Allemande. Il justifie, il nécessite même de sa part la demande que la France fasse cesser ses prohibitions sur tant d'articles de la fabrication étrangère, et qu'elle réduise à des taux modérés les droits d'entrée qu'elle perçoit sur tant d'autres. Ce n'est qu'en tant qu'on satisfera à cette demande qu'on pourra espérer de voir prendre au mouvement commercial entre les deux pays un développement heureux et efficace.

Jusques là l'association allemande ne pourra consulter que ses propres intérêts pour décider si elle continuera d'accorder à la France les facilités dont celle-ci jouit actuellement pour ses exportations en Allemagne.



Statistische Beilagen

der

Denkschrift

vom

7. März 1843.

A.

**Tableau des importations de l'Association
d'après le tableau général du commerce de la France**

Rang d'importation.	Importations en matériaux de la Fabrication.					Importations en produits de		
	Désignation.	Unités.	Quantités.	Valeurs officielles		Dénomination des produits.	Unités.	Quantités.
				Sommes. Francs.	Proportion pour 100.			
1.	Laines en masse . .	Kil.	4,048,257	13,943,526	26,8			
2.	. . . . .					Bois communs.	Francs	
3.	. . . . .					Bestiaux	têtes	18
4.	Cendres et regret d'orfèvre	Kil.	98,568	2,957,040	5,7			
5.	Houille	Kil.	170,298,585	2,554,479	4,9			
6.	Graines oléagineuses	Kil.	2,906,276	2,247,206	4,3			
7.	Peaux brutes	Francs	—	1,311,631	2,5			
8.	. . . . .						
9.	. . . . .					Chevaux	têtes	
10.	Fer, fonte, acier . .	Kil.	3,486,511	895,378	1,7			
11.	Poils propres à la chapellerie ou à la filature	Kil.	20,773	830,920	1,6			
12.	. . . . .						
13.	. . . . .						
14.	. . . . .						
15.	. . . . .						
16.	. . . . .						
17.	Zinc de première fusion	Kil.	1,739,561	695,824	1,3			
18.	Poils de pores et de sauglier	Kil.	129,670	583,515	1,1			
19.	. . . . .						
20.	. . . . .						
21.	. . . . .					Beurre	Kil.	30
22.	. . . . .					Houblon	Kil.	30
23.	. . . . .					Céréales (grains)	Litres	4,3
24.	. . . . .						

Manière de l'Allemagne en France,
 établie par l'Administration des douanes à Paris.

Année.	Importations en produits de l'industrie.					Totaux de l'importation.				
	Dénomination des fabricats.	Unités.	Quantités.	Valeurs officielles.		Valeurs officielles.		Droits perçus.		
				Sommes.	Proportion pour 100.	Sommes.	Proportion pour 100.	Sommes.	Proportion pour 100.	
Proportion pour 100.			Francs.	Proportion pour 100.	Francs.	Proportion pour 100.	Francs.	Proportion pour 100.		
						13,943,526	26,8	3,067,583	43,0	
1891	10,4					5,423,017	10,4	76,227	1,1	
1892	9,0					4,614,234	9,0	1,096,362	15,4	
						2,957,040	5,7	54	0,0	
						2,554,479	4,9	187,735	2,0	
						2,247,206	4,3	54,735	0,8	
						1,311,631	2,5	18,109	0,2	
		Faux, limes, scies, outils	Kil.	326,575	961,782	1,9	961,782	1,9	480,510	6,7
1893	1,8					914,920	1,8	70,136	0,9	
						895,378	1,7	380,294	5,3	
						830,920	1,6	252	0,0	
		Tissus de lin ou de chanvre	Kil.	151,901	802,322	1,5	802,322	1,5	130,085	1,8
		Cuivre allié de zinc, doré, argenté	Kil.	38,093	761,958	1,5	761,958	1,5	89,775	1,2
		Nattes ou tresses de paille	Kil.	57,337	756,289	1,5	756,289	1,5	5,691	0,1
		Perles fines	Gram.	35,830	716,600	1,4	716,600	1,4	197	0,0
		Pelleteries	Francs	—	688,497	1,3	688,497	1,3	21,669	0,3
						695,824	1,3	22,658	0,3	
						583,515	1,1	25,791	0,4	
		Tissus de soie	Kil.	4,660	534,530	1,0	534,530	1,0	67,566	0,9
		Mercerie	Kil.	65,335	548,522	1,0	548,522	1,0	117,614	1,7
1894	1,0					538,584	1,0	13,981	0,2	
1895	1,0					522,734	1,0	300,703	4,2	
1896	0,9					454,896	0,9	11,906	0,2	
		Poteries, verres et cristaux	Francs	—	439,370	0,9	439,370	0,9	156,329	2,2

Rang d'importation.	Importations en matériaux de la Fabrication.					Importations en produits de l'Industrie.		
	Désignation.	Unités.	Quantités.	Valeurs officielles.		Dénomination des produits.	Unités.	Quantités.
				Sommes. Francs.	Proportion pour 100.			
25.	.	.	.	.	.	.	.	.
26.	.	.	.	.	.	.	.	.
27.	.	.	.	.	.	.	.	.
28.	Matériaux à bâtir	Francs	—	352,879	0,7	.	.	.
29.	.	.	.	.	.	.	.	.
30.	.	.	.	.	.	.	.	.
31.	.	.	.	.	.	.	.	.
32.	.	.	.	.	.	.	.	.
33.	Huiles de graines grasses	Kil.	987	790	0,0	.	.	.
34.	.	.	.	.	.	Fruits à ense- mencer	Kil.	155,0
35.	.	.	.	.	.	Plumes à écrire	Kil.	18,2
36.	.	.	.	.	.	Plumes à lit	Kil.	51,7
37.	.	.	.	.	.	Oeufs	Kil.	376,2
38.	Plomb	Kil.	471,443	212,149	0,4	.	.	.
39.	Soies écruës	Kil.	2,803	180,250	0,3	.	.	.
40.	.	.	.	.	.	Joues et roseaux d'Europe	Kil.	204,4
41.	Etain brut	Kil.	87,790	175,580	0,3	.	.	.
42.	.	.	.	.	.	.	.	.
43.	.	.	.	.	.	.	.	.
44.	Ecorces à tan	Kil.	772,030	154,628	0,3	.	.	.
45.	Terre de pipe	Kil.	2,753,656	137,682	0,3	.	.	.
46.	Coke	Kil.	13,310,630	133,106	0,4	.	.	.
47.	Chanvre	Kil.	190,486	123,056	0,3	.	.	.
48.	.	.	.	.	.	Racines de chicorée	Kil.	244,4
49.	.	.	.	.	.	Fourrages	Kil.	2,999,4
50.	Manganèse	Kil.	590,157	118,031	0,2	.	.	.
51.	.	.	.	.	.	Sangsues	pièces	3,600,0
52.	.	.	.	.	.	Gibier et volailles	Francs	82,0
53.	.	.	.	.	.	.	.	.
54.	.	.	.	.	.	.	.	.
55.	Objets de collection . . . . .	.	.	.	.	.	.	.
56.	Autres articles . . . . .	.	.	.	.	.	.	.
Totaux des importations				27,608,570	53,1	.	.	.

Bar.		Importations en produits de l'industrie.				Totaux de l'importation.				
Valeurs officielles.		Dénomination des fabricats.	Unités.	Quantités.	Valeurs officielles a.		Valeurs officielles.		Droits perçus.	
mill.	Proportion pour 100.				Sommes.	Proportion pour 100.	Sommes.	Proportion pour 100.	Sommes.	Proportion pour 100.
mill.	Proportion pour 100.				Francs.	Proportion pour 100.	Francs.	Proportion pour 100.	Francs.	Proportion pour 100.
		Carton, papier, livres et gravures	Kil.	62,930	401,092	0,8	401,092	0,8	21,007	0,3
		Chapeaux de paille	pièces	123,817	416,151	0,8	416,151	0,8	31,404	0,4
		Horloges en bois		78,985	369,925	0,7	369,925	0,7	81,384	1,1
							352,879	0,7	12,566	0,2
		Effets à usage	Kil.	13,263	277,147	0,5	277,147	0,5	4,899	0,1
		Tissus de laine	Kil.	4,462	53,948	0,1	53,948	0,1	11,495	0,2
		Fils de chanvre ou de lin	Kil.	50,952	225,199	0,4	225,199	0,4	20,411	0,3
		Bimbeloterie	Kil.	111,895	251,763	0,5	251,763	0,5	106,401	1,5
							790	0,0	325	0,0
33,883	0,4						233,883	0,4	1,889	0,0
18,916	0,4						218,916	0,4	8,954	0,1
26,715	0,4						236,715	0,4	45,708	0,7
21,042	0,5						221,042	0,5	1,524	0,0
							212,149	0,4	25,174	0,4
							180,250	0,3	279	0,0
24,639	0,2						204,639	0,2	2,476	0,0
							175,580	0,3	3,863	0,1
		Crayons	Kil.	18,630	155,035	0,3	155,035	0,3	24,864	0,4
		Ouvrages en métaux	Kil.	21	82	0,0	82	0,0	13	0,0
							154,628	0,3	869	0,0
							137,682	0,3	3,029	0,1
							133,106	0,4	29,299	0,4
							123,956	0,3	18,627	0,3
22,112	0,2						122,112	0,2	2,387	0,0
20,000	0,2						120,000	0,2	3,394	0,1
18,003	0,2						118,031	0,2	7,141	0,1
							108,003	0,2	3,960	0,1
2,738	0,1						82,738	0,1	1,821	0,0
		Bleu de Prusse	Kil.	121	968	0,0	968	0,0	276	0,0
		Café	Kil.				75	0,0	101	0,0
							130,304	0,2	1,433	0,0
							2,037,631	3,9	254,844	3,6
8,433	26,7				8,361,189	16,1	52,154,193	100,0	7,127,779	100,0

B.

Tableau comparé
fixés sur les principaux objets de fabrication étrangère

Dénomination des Objets.	Unités.	Positions du tarif de l'association de douanes allemande.			Position		
		en argent			droit principal.		
		prussien.	Français.		sans pavillon Français.		sous pavillon étranger ou terre.
	Eous.	Frcs.	cts.	Frcs.	cts.	Frcs.	
<i>Fil de lin et de chanvre.</i>							
a) écreu.	100 Kil.	1/3	1	24	30 à 125	—	41 à 133
b) herbé ou tint.	100 Kil.	2	7	42	54 à 163	—	59 à 173
<i>Tissus de lin ou de chanvre.</i>							
a) écreus.	100 Kil.	4	14	84	60 à 467	—	60 à 467
b) herbés, teints, imprimés & apprêtés.	100 Kil.	22	81	62	90 à 817	—	90 à 817
<i>Tissus de laine.</i>	50 Kil.	30	111	30			prohibés
<i>Tissus de coton.</i>	50 Kil.	50	185	50			prohibés
<i>Soierie.</i>							
a) soies entières.	50 Kil.	110	408	10	800 à 1550	—	880 à 1705
b) demi-soies.	50 Kil.	55	204	05	650	—	715
<i>Marchandises fines en fer et acier.</i>	50 Kil.	10	37	10			prohibés
La différence n'est pas moins grande d							
<i>Bœufs et taureaux.</i>	la tête	5	18	55	50	—	50
<i>Porcs.</i>	la tête	2/3 à 1	2 à 3	48 à 71	12	—	12

des droits d'entrée

sur l'Association douanière allemande et en France.

en France.				Différence des positions.		Observations.
avec les centimes additionnels.				Fres.	cts.	
sous pavillon Français.		sous pavillon étranger ou par terre.				
Fres.	cts.	Fres.	cts.	Fres.	cts.	
41	80	45	98	44	74	Le tarif français établit 12 classes d'après la finesse du fil.
à		à		à		
137	50	147	07	145	83	
59	40	65	34	57	92	
		à				
179	30	190	96	183	54	
à 513	70	66 à 513	70	51	16	Le tarif français établit 66 classes d'après la finesse, la couleur etc.
				à		
				498	86	
à 898	70	90 à 898	70	17	38	
				à		
				817	08	
à 1705	—	968 à 1875	50	559	90	Les classifications des deux tarifs différent en quelques points.
				à		
				1464	40	
715	—	786	—	581	95	
produits des nourritures.						
55	—	55	—	36	45	
13	20	13	20	10	72	
				à		
				9	49	

C.

Tableau des
directement importés de la France en Allemagne
soit par le

	Dénomination des Objets.	Unité.	Importations de la France dans le Verein; par terre ou par des ports l'Association.		
			Quantité.	Valeur en Francs.	Proportion
1.	Tissus de soie	Kilo	115,082	13,137,939	25
2.	Tissus de coton	Kilo	200,895	5,368,309	11
3.	Tissus de laine	Kilo	156,769	3,654,992	7
4.	Vins	Litre	5,057,628	1,994,951	4
5.	Papiers, livres, gravures	Kilo	373,591	1,606,480	3
6.	Soies teintes	Kilo	16,627	1,579,565	3
7.	Garance	Kilo	1,557,002	1,557,002	3
8.	Effets à usage	Kilo	58,843	1,176,860	4
9.	Tissus de lin & de chanvre	Kilo	15,136	1,100,661	2
10.	Articles divers de l'indu- strie Parisienne	Francs	—	1,118,100	2
11.	Mercerie	Kilo	132,820	1,104,192	2
12.	Bois à construction . . .	Francs	—	1,058,949	2
13.	Peaux ouvrées	Kilo	27,122	1,037,888	2
14.	Poterie, verres & cristaux	Francs	—	993,010	2
15.	Modes	Francs	—	798,030	1
16.	Machines & mécaniques .	Francs	—	677,802	1
17.	Chardons à carder	Kilo	428,611	685,778	1
18.	Tissus de cachemir (autres que châles) . . .	gram	2,247,500	674,250	1
Total de l'importation des arti- cles ci-dessus				39,333,758	

aux articles

de terre, soit par les ports de l'Association douanière,
anséatiques.

Importations de la Franco dans les villes anséatiques.			Total des importations de la Franco en Allemagne par les deux voies.	Observations.
Quantité.	Valeur en Franco.	Proportion pour cent.		
1935	2,467,618	14,2	15,605,557	Les articles marqués de + ne sont pas spécialement énumérés pour les villes anséatiques, dans le Tableau général des commerce de la Franco. Apparemment des chiffres qui s'y rapportent, sont compris sous la rubrique: „autres articles“.
1936	412,255	2,4	5,780,564	
1937	432,839	2,5	4,087,831	
1938	4,870,583	28,1	6,865,534	
1939	1,441,962	8,3	3,048,443	
+ —	—	—	1,579,565	
1940	595,369	3,4	2,152,371	
+ —	—	—	1,176,860	
1941	123,811	0,7	1,233,472	
1942	307,510	1,8	1,425,610	
1943	522,982	3,0	1,627,174	
+ —	—	—	1,058,949	
+ —	—	—	1,037,888	
+ 966,326	5,6	1,959,336		
+ —	—	798,030		
+ —	—	677,802		
+ —	—	685,778		
+ —	—	674,250		
12,141,255		51,475,013		

Année XXVI.

Vorschläge der Niederlande.

A.

I.

Le Gouvernement des Pays-Bas serait disposé à accorder aux Etats de l'Union douanière de l'Allemagne:

1^o L'assimilation aux nations les plus favorisées, dans le Royaume des Pays-Bas pour tous droits d'entrée, de sortie et de transit, par conséquent d'abord l'assimilation à la France en ce qui concerne les avantages accordés à cette puissance par le traité du 25. Juillet 1840, pour les *vins, eaux de vie et esprits, les étoffes, tissus et rubans de soie, la bonneterie, dentelles et tulles, la coutellerie et la mercerie, les papiers de tenture, les savons de toute nature et la porcelaine;*

2^o l'assimilation aux nations les plus favorisées, dans les Colonies Néerlandaises, et en outre, en faveur de quelques produits du sol et de l'industrie des Etats du Zollverein à désigner spécialement dans le traité, l'assimilation parfaite lors de leur importation dans ces Colonies, aux produits de la même espèce du sol et de l'industrie des Pays-Bas, à condition que ces produits aient acquitté dans le Royaume des Pays-Bas les droits d'entrée et que l'exportation vers les Colonies ait lieu d'un port des Pays-Bas et sous pavillon Néerlandais.

Le Gouvernement des Pays-Bas s'engagerait à ne point hausser, tant que le traité durera, les droits d'entrée du tarif Néerlandais sur ces articles;

3^o l'assimilation de l'importation du sel brut et du bois de Charpente par les rivières, à l'importation de ces articles par mer;

4^o l'abolition ou la diminution du droit de navigation ou du droit fixe sur le Rhin et sur les Confluents, en proportion des mesures analogues à adopter par les Etats riverains Allemands;

5^o la diminution du droit de transit par terre à un taux nominal, par certaines routes à désigner;

6^o la diminution du droit d'entrée pour quelques produits de l'industrie allemande.

II.

En retour le Gouvernement des Pays-Bas désirerait obtenir:

1^o L'assimilation aux nations les plus favorisées dans le Zollverein, pour tous droits d'entrée, de sortie et de transit;

2^o la diminution des droits d'entrée en faveur des sucres lumps à l'instar des stipulations du traité de 1839;

3^o l'admission des vins importés du Royaume des Pays-Bas, sur le même pied que des pays de production;

4.º l'abolition des droits de navigation sur le Rhin et sur ses Confluents ou la diminution de ces droits à un taux moins élevé, par exemple, à celui du tarif pour les droits de navigation sur la Meuse;

5.º la diminution du droit de transit par terre à un taux nominal par certaines routes à désigner;

6.º la diminution des droits d'entrée en faveur de quelques produits du sol et de l'industrie des Pays-Bas, nommément du *bétail*, du *beurre*, du *fromage*, de *tabac fabriqué*, de *l'huile de graines*, du *levain* et de la *fayence* du Limbourg.

Le tout sauf les propositions ultérieures qui pourraient être faites de part et d'autre dans le cours des négociations.

B.

Niederländische Note vom 9 April 1846.

Par rapport aux offres faites sous le N^o 2. au Zollverein par les Pays-Bas, en ce qui concerne l'assimilation à la nation la plus favorisée on peut renvoyer 1.º au traité du 17. Mars 1824, entre les Pays-Bas et la Grande-Bretagne, par lequel on a arrêté (article 2.) que les sujets et les navires d'une des nations ne payeront pas à l'entrée et à la sortie des ports de l'autre dans les mers orientales des droits plus élevés que du double de ceux qui sont prélevés des sujets et des navires de la nation à la quelle appartient le port. (Ainsi par exemples les étoffes de laine et de coton d'origine Néerlandaise payent à Java 12⁰⁰/₀₀, celles d'origine Anglaise 25⁰⁰/₀₀.) 2.º à l'article 9. du traité du 25. Juillet 1840 entre les Pays-Bas et la France.

Par l'article 2. du traité du 21. Janvier 1839, ce traitement à l'instar de la nation la plus favorisée était aussi assuré au Zollverein. Et maintenant encore quoique ce traité soit périmé, les produits et les fabrications Allemands jouissent de ce même traitement non obstant une disposition du tarif des Indes Orientales de 1837 qui prescrit que les droits d'entrée de quelques articles provenant de pays non favorisés seront de 50⁰⁰/₀₀, tandis que ces mêmes marchandises, mais d'origine Néerlandaise payeront 12¹/₂⁰⁰/₀₀ et d'origine étrangère, mais d'une nation favorisée, 25⁰⁰/₀₀.

Outre cette assimilation à la nation la plus favorisée, les Pays-Bas sont disposés à stipuler maintenant que quelques articles à désigner plus tard dans le traité, payeront à l'entrée dans les possessions des Indes Orientales, étant importés d'un port Néerlandais et par navires Néerlandais, les mêmes droits comme s'ils étaient d'origine Néerlandaise, pourvu que les droits d'entrée de ces marchandises ayent été payés dans le royaume, d'après le tarif de 1845 sous la condition de la part du Gouvernement Néerlandais

de ne pas hausser le droit d'entrée dans les Pays-Bas de ces marchandises, pendant toute la durée du traité, cette condition étant nécessaire, puisque d'après les offres faites, la protection des fabriques indigènes se bornerait au droit d'entrée dans les Pays-Bas, il dépendrait sans cela des Pays-Bas, de rendre illusoires les avantages du traité en rehaussant ces droits.

Ce qui précède semble pouvoir expliquer suffisamment le point en question, mais il paraît qu'une discussion proprement dite des propositions Néerlandaises, qui n'ont été communiquées que pour obtempérer au désir du Gouvernement Prussien, d'obtenir des ouvertures plus précises au sujet des points principaux d'un traité à conclure avec le Zollverein, doit être réservée pour la négociation même.

Annexe XXVII.

Projet de Traité de commerce et de navigation entre la Belgique et la Prusse.

Août 1839.

Le projet de traité ci-joint paraît conçu dans les termes plus propres à répartir équitablement les avantages commerciaux qui doivent résulter d'une communication plus libre entre les deux États. — Il est conforme à l'esprit de la législation Prussienne: il est en outre, d'accord avec les dispositions d'autres traités conclus par la Prusse, notamment avec la Hollande. — Il assure à l'Allemagne une issue nouvelle vers la mer, et soustrait ainsi à la dépendance d'un seul intermédiaire pour les communications avec l'Océan.

A considérer ce projet de traité dans son ensemble, on peut dire que, sous le rapport maritime, il est plus avantageux à la Prusse qu'à la Belgique. Pour en acquérir la preuve, il suffira de comparer réciproquement le mouvement de la navigation entre les deux pays et de constater la différence dans les arrivages de part et d'autre. — Prenant, par exemple, les années 1836 et 1837, on trouvera que le nombre des navires prussiens entrés dans les ports de Belgique en 1836, s'est élevé à 58 jougeant ensemble 9342 tonneaux, et en 1837 à 73 jougeant ensemble 13159 tonneaux, tous ces navires sont entrés dans nos ports avec un chargement plus ou moins considérable. — En 1836, aucun navire belge n'est sorti des ports du royaume en destination pour la Prusse, et en 1837 un seul a pris cette destination; il jougeait 147 tonneaux, et était sur lest.

La différence qui existe à l'avantage de la navigation prussienne, doit être attribuée d'une part, au traitement plus favorable que reçoivent les navires prussiens dans les ports de Belgique, d'autre part, aux conditions meilleures et plus profitables où se trouvent les navires prussiens par l'économie qu'ils peuvent mettre dans leur construction et dans leur armement.

L'admission des navires belges en Prusse sur le pied des nationaux, n'égalisera pas le traitement réciproque, car le droit différentiel de 10 p. ⁰/₁₀₀ qui existe en Belgique en faveur des nationaux deviendra, si le traité proposé est conclu, par l'assimilation du pavillon prussien au pavillon belge, une faveur sans réciprocité, tandis que les avantages de position et de bon marché, dont il a été parlé pour la Prusse, continueront à subsister.

A cet état de choses, en dehors du principe d'une *exacte* réciprocité, il faut des compensations. On les a cherchées dans les stipulations *commerciales* du projet de traité. — Toutefois le Gouvernement Belge ne demande pas un traitement privilégié et exceptionnel; il n'a en vue d'obtenir qu'une juste réciprocité pour la navigation, et pour le transit, les facilités accordées à d'autres.

Projet de Traité de Commerce et de navigation avec la Prusse.

Sa Majesté la Roi des Belges d'une part, et Sa Majesté le Roi de Prusse d'autre part, animés également du désir de rendre plus faciles les communications commerciales et maritimes entre leurs Etats et Sujets respectifs, sont convenus des dispositions suivantes:

Art. 1.

Il y aura pleine et entière liberté de commerce et de navigation entre les sujets des deux hautes parties contractantes, et l'état des personnes sera garanti des deux parts à l'égal des nationaux. En conséquence les sujets des deux Etats respectifs ne paieront point à raison de leur commerce ou de leur industrie dans les ports, villes, havres, rades ou autres lieux quelconques des deux Etats, d'autres ni des droits plus élevés que ceux qui sont payés par les nationaux. Ces sujets jouiront aussi en matière de commerce, de navigation et d'industrie, les droits, privilèges faveurs, exemptions ou immunités qui sont ou seront accordées dans l'un ou l'autre Etat aux sujets nationaux.

Art. 2.

Les navires Belges venant de la mer et fréquentant les ports de Prusse quelque soit le lieu d'où ils viennent et où ils se rendent, ne paieront point à leur entrée ou à leur sortie d'autres ni de plus forts droits de tonnage, de pilotage, de balisage, d'ancorage, de courtage ni en général d'autres charges quelconques incombant aux navires, que les droits et charges exigés des bâtimens prussiens eux-mêmes.

Ce qui précède s'entend, non seulement des droits perçus au profit de l'Etat, mais encore de tous droits perçus au profit des provinces, villes, arrondissemens, communes, juridictions ou corporations, sous quelques termes qu'ils puissent être désignés.

Art. 3.

Par réciprocité, le traitement national tel qu'il est stipulé par l'article précédent, sera accordé pour les mêmes droits aux navires Prussiens venant de la mer, et fréquentant les ports Belges.

Art. 4.

Les marchandises de toutes espèces provenant soit du sol, soit de l'industrie, soit des entrepôts de Belgique, importés directement par mer et par navires Belges dans les ports de la Prusse, ne paieront d'autres ni de plus forts droits d'entrée, que si elles étaient importées par bâtimens prussiens.

Art. 5.

Réciproquement les marchandises de toutes espèces provenant, soit du sol, soit de l'industrie, soit des entrepôts de Prusse, importées directement par mer et par navires prussiens dans les ports de Belgique ne paieront d'autres ni de plus forts droits d'entrée, que si elles étaient importées par bâtimens belges.

Art. 6.

Les objets de toute nature qui pourront être exportés par mer par les bâtimens nationaux de l'un des deux pays, pourront l'être également par ceux de l'autre pays, sans être assujettis à des droits ou formalités autres que ceux exigés des bâtimens nationaux eux-mêmes.

Art. 7.

Les primes, restitutions ou autres faveurs de ce genre qui pourraient être accordées dans l'un des deux pays à des marchandises importées ou exportées par des navires nationaux, seront aussi, et de la même manière, accordées aux marchandises importées ou exportées directement de l'un des deux pays dans l'autre par les navires de l'autre Etat.

Art. 8.

Les dispositions qui précèdent ne sont toutefois pas applicables au commerce du sel ni au commerce de pêche, les deux hautes parties contractantes réservant à cet égard à leurs nationaux les privilèges dont ils jouissent actuellement, ou qui pourraient leur être accordés par la suite.

Art. 9.

Les marchandises importées par mer dans les ports des deux Royaumes, par les navires de l'autre et qui seraient destinées à l'exportation, au transit ou à la réexportation seront, en attendant l'exportation, le transit ou la réexportation, admises dans les entrepôts libres, sans y être assujetties à d'autres droits que ceux de surveillance et de magasinage ordinaire.

Art. 10.

Les navires Belges ou Prussiens abordant dans les ports de l'un ou de l'autre Royaume, et qui ne voudraient décharger qu'une partie de leur cargaison, pourront, en se conformant aux lois des deux pays, conserver le restant à bord, et le réexporter pour un autre pays, sans être astreints, pour ce restant, à aucuns droits de douane quelconque, sauf ceux de surveillance.

Art. 11.

Les navires des deux Etats entrant dans un des ports de l'autre en relâche forcée, seront exempts de tout droits, tant pour le navire que pour le chargement, s'ils n'y font aucune opération de commerce, pourvu que la nécessité de la relâche soit légalement constatée et qu'ils ne séjournent pas dans le port plus longtems que ne l'exige le motif qui a nécessité la relâche.

Art. 12.

Les consuls respectifs pourront faire arrêter et renvoyer, soit à bord soit dans leur pays, les matelots qui auraient déserté les bâtimens de leur nation. A cet effet, ils s'adresseront par écrit aux autorités locales compétentes et justifieront par l'exhibition des registres du bâtiment et du rôle d'équipage, ou si le navire était parti, par copie des dites pièces dûment certifiées par eux, que les hommes qu'ils réclament faisaient partie du dit équipage. Sur cette demande ainsi justifiée, la remise ne pourra leur être refusée. Il leur sera donné de plus toute aide et assistance pour la recherche, saisie et arrestation des dits déserteurs qui seront même détenus et gardés dans les prisons du pays, à la réquisition et aux frais des Consuls jusqu'à ce que ces agens aient trouvé une occasion de les faire partir. Si pourtant cette occasion ne se présentait pas dans un délai de trois mois à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seraient mis en liberté et ne pourraient plus être arrêtés pour la même cause.

Il est entendu que les marins sujets du pays où la désertion a eu lieu, seront exceptés de la présente disposition.

Art. 13.

Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires belges naufragés sur les côtes de Prusse seront dirigées par les consuls de Belgique, et réciproquement les consuls prussiens dirigeront les opérations du sauvetage des navires de leur nation, naufragés ou échoués sur les côtes de Belgique.

L'intervention des autorités locales, aura seulement lieu dans les deux pays pour maintenir l'ordre, garantir les intérêts des sauveteurs, s'ils sont étrangers aux équipages naufragés, et assurer l'exécution des dispositions à observer pour l'entrée et la sortie des marchandises sauvées. En l'absence et jusqu'à l'arrivée des consuls ou Viceconsuls, les autorités locales devront d'ailleurs prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection des individus et la conservation des effets naufragés.

Il est de plus convenu que les marchandises sauvées ne seront tenues à aucun droit de douane, à moins qu'elles ne soient admises à la consommation intérieure.

Art. 14.

Les navires prussiens étant dès à présent admis en Belgique à l'exercice du cabotage de port à port, les navires belges seront réciproquement admis en Prusse à l'exercice de cette navigation et les navires des deux Etats, seront, à l'égard de ce genre de navigation, traités également dans les ports des deux pays, sur le pied des nationaux conformément au principe de réciprocité générale établi par l'article 1^{er}.

Art. 15.

Dans le but de favoriser le développement du commerce entre les deux Etats, les hautes parties contractantes sont convenues en outre des dispositions suivantes:

1^o Les marchandises expédiées de Belgique en Prusse, n'importe par quelle voie, soit pour la consommation, soit pour le transit, soit pour la réexportation, ne seront pas assujettis dans le territoire, villes, ports, rades ou entrepôts de cette dernière puissance à des droits d'entrée, de transit, ou de sortie sous quelque dénomination que ce puisse être, autres ou plus élevés, ni à des formalités différentes que les marchandises qui seront importées, en Prusse ou en seront exportées, venant ou allant de ou vers d'autres pays par le Rhin ou par d'autres voies.

2^o Les marchandises de toute espèce, dirigées de Belgique par les chemins de fer vers les entrepôts de Prusse, seront plombées à leur entrée sur le territoire prussien, et continueront leur route sans vérification sur des points intermédiaires, jusqu'au lieu de leur destination. La réciprocité sera accordée aux marchandises de toute espèce dirigées de Prusse par la même voie, vers les entrepôts de Belgique.

3^o Si des mesures sont jugées utiles soit en Prusse, soit en Belgique pour prévenir la fraude des marchandises expédiées de l'un des deux Etats vers l'autre, les frais de ces mesures seront réduits au simple coût de l'opération, à moins que les deux gouvernemens ne conviennent ultérieurement de le faire gratuitement.

Art. 16.

Le présent traité sera ratifié etc. etc. etc.

Anlage XXVIII.

Projet d'Articles d'un traité de navigation entre la Prusse et la Belgique.

Preußischer Gegen-Entwurf, in der Conferenz am 15. November 1839 mit
Hrn. von Beaulieu, dem Belgischen Gesandten, durchgegangen.

Resultate diejer Conferenz.

Art. I.

Les bâtimens Prussiens*) qui entreront sur leur lest ou chargés dans les ports Belges ou qui en sortiront, et réciproquement les bâtimens Belges*) qui entreront sur leur lest ou chargés dans les ports de la Prusse ou qui en sortiront, quelque soit le lieu de leur départ ou de leur destination, ne seront pas assujettis à des droits de tonnage, de pavillon, de port, de balisage, de pilotage, d'ancrage de remorque, de fanal, d'écluse, de canaux, de quarantaine, de sauvetage, de courtage, d'entrepôt ou à d'autres droits, au charges de quelque nature ou dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit du Gouvernement de fonctionnaires publics, de communes**) ou d'établissimens quelconques que ceux, qui sont actuellement ou pourront par la suite être imposés aux bâtimens nationaux à l'entrée et pendant leur séjour dans ces ports ou à leur sortie.

*) Herr v. Beaulieu verlangte: venant de la mer.

**) Herr v. Beaulieu fügte hinzu: provinces, arrondissemens, communes, villes.

Art. II.

Tous les produits et autres objets de commerce dont l'importation ou l'exportation pourra légalement avoir lieu dans les Etats des hautes parties contractantes par navires nationaux, pourront également y être importés ou en être exportés par navires appartenant à l'autre pays.

Les marchandises importées dans les ports de l'un des deux Etats par des navires appartenant à l'autre pourront y être destinées à la consommation, au transit ou à la réexportation, ou enfin être mises en entrepôt au gré du propriétaire ou de ses ayant-cause, le tout aux mêmes conditions et sans être assujettis à des droits de magasinage, de surveillance ou autres de cette nature plus forts que ceux, auxquels seront soumises les marchandises apportées par navires nationaux. *)

*) Herr v. Beaulieu beantragte, daß hier noch der Inhalt des Art. 3. des Schifffahrts-Vertrages mit den Niederlanden hinzugefügt werde, was kein Bedenken hat.

Article séparé.

Le transport de sel étant d'après la législation actuelle, réservé en Belgique aux seuls bâtimens nationaux, on est convenu que les bâtimens prussiens n'y participeront pas à condition cependant, que si le Gouvernement Belge accorde dans la suite le droit de ce transport à quelque autre nation, ce droit deviendra aussitôt commun aux bâtimens prussiens sans compensation ultérieure.

Art. III.

Les marchandises de toute espèce sans distinction d'origine, importées directement*) des ports de Prusse dans ceux de Belgique, ainsi que celles qui seront importées directement*) des ports de Belgique dans ceux de Prusse par navires Belges, de même les marchandises de toute espèce, exportées des ports de Belgique sur navires Prussiens pour quelque destination que ce soit, ainsi que celles qui seront exportées des ports de la Prusse sur navires Belges, ne payeront dans les ports respectifs d'autres ni de plus forts droits d'entrée ou de sortie et ne seront assujettis à d'autres formalités, que si l'importation ou l'exportation avait lieu par bâtimens nationaux.

Observation.

Les ports situés aux embouchures de l'Elbe et du Weser devant par la position géographique de la Prusse être comptés au nombre de ses débouchés les plus intéressans, les hautes parties contractantes sont convenues d'assimiler ces ports aux ports Prussiens en ce qui concerne les produits du sol ou de l'industrie des deux pays. En conséquence les Produits de la Prusse, chargés dans les susdits ports sur bâtimens Prussiens et importés directement dans les ports Belges, y seront traités comme s'ils venaient directement d'un port Prussien, et, par réciprocité, les produits de la Belgique apportés par navires Belges dans les susdits ports, seront traités lors de leur importation subséquente en Prusse, comme s'ils étaient importés directement dans un port Prussien. Les hautes parties contractantes se réservent de convenir des formalités pour constater l'origine des dits produits en tant que ces preuves seraient nécessaires.**)

*) Herr v. Beaulieu verlangte: par mer.

**) Herr v. Beaulieu nahm diesen Vorschlag ad referendum zweifelte aber an der Annahme von Seiten seines Gouvernements.

Art. IV.

Les primes, restitutions de droits ou autres avantages de ce genre, qui sont ou pourraient être accordées dans l'un des deux pays aux navires nationaux ou à leurs cargaisons, seront, à l'exception des avantages dont les produits de la pêche nationale pourraient être l'objet, de même accordées soit aux navires de l'autre pays, soit aux marchandises importées ou exportées directement*) de l'un des deux pays dans l'autre par ces navires.

*) Herr v. Beaulieu: par mer.

Art. V.

Les sujets de chacune des deux parties contractantes se conformeront en ce qui concerne l'exercice du cabotage aux lois qui régissent actuellement ou qui pourront régir par la suite cette matière dans l'autre pays.

Article séparé.

Le Gouvernement Prussien n'ayant établi dans ses lois générales aucune différence entre la navigation directe et la navigation indirecte des pavillons étrangères, et n'ayant pas non plus l'intention de faire par la suite une exception de cette règle au détriment des navires Belges, tandis que les navires Prussiens ne sont assimilés en Belgique aux bâtimens Belges, relativement au chargement, que dans le cas de navigation directe, on est convenu, que, par compensation, les sujets et navires prussiens auront le droit d'exercer le cabotage dans toute l'étendue du Royaume de la Belgique concurremment avec les bâtimens nationaux et sous les mêmes conditions.

Tous les ports praticables pour des navires de mer leur seront ouverts à cet effet, soit qu'ils y parviennent immédiatement par mer ou par d'autres voies d'eau quelconques.

En outre le Gouvernement Belge s'engage à faire jouir les navires Prussiens de tout avantage ultérieur qu'il serait dans le cas d'accorder aux bâtimens d'une autre nation par rapport à la navigation indirecte, et cela sans aucune restriction ni compensation, même si cet avantage avait été acquis à des conditions onéreuses.

De Son côté le Gouvernement Prussien promet d'admettre sans compensation les navires Belges à faire le cabotage sur le même pied que les siens aussitôt que la législation existante, qui réserve cette branche d'industrie aux seuls bâtimens nationaux, aura été modifiée en faveur d'un autre Etat.*)

*) Son Herrn v. Beaufieu bejunderè ad referendum genommen.

Art. VI.

Les navires Prussiens ou Belges entrant dans un des ports de l'autre Etat, et qui n'y voudraient décharger qu'une partie de leur cargaison, pourront, toutefois en satisfaisant aux conditions imposées par les législations respectives,*)) conserver à leur bord la partie de la cargaison qui serait destinée pour un autre port soit du même pays soit d'un autre, et la réexporter sans être astreints à payer pour cette partie de la cargaison aucuns droits de douane sauf ceux de surveillance.

*) Herr v. Beaufieu: se conformant aux lois et réglemens des deux pays.

Art. VII.

Les navires de chacun des deux pays, entrant en relâche forcée dans l'un des ports de l'autre n'y payeront, soit pour le navire soit pour son chargement que les droits auxquels les nationaux sont assujettis dans le même cas, pourvuque la nécessité de la relâche

soit légalement constatée, et que ces navires*) ne séjournent dans le port plus longtems que ne l'exige le motif qui a nécessité la relâche.

*) Ferr v. Beaulieu: ne fassent aucune opération de commerce, et qu'ils

Art. VIII.

Les consuls respectifs pourront faire arrêter et renvoyer, soit à bord soit dans leur pays, les matelots déserteurs sujets de leurs Gouvernemens.*). A cet effet ils s'adresseront par écrit aux autorités locales compétentes et justifieront par l'exhibition en original ou en copie duement certifiée des registres du bâtiment ou du rôle d'équipage, ou par d'autres documens officiels de ce que les individus qu'ils réclament**) sont de leur nation et qu'ils en font partie de l'équipage d'un bâtiment appartenant à leur pays. Sur cette demande ainsi justifiée, la remise ne pourra leur être refusée. Il leur sera donné toute aide pour la recherche et l'arrestation des dits déserteurs, qui seront même détenus et gardés dans les prisons du pays à la réquisition et aux frais des consuls, jusqu'à que ces agens aient trouvé une occasion de les faire partir. Si pourtant, cette occasion ne se présentait pas dans un délai de trois mois à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seraient mis en liberté et ne pourraient plus être arrêtés pour la même cause.***).

*) Ferr v. Beaulieu: qui auraient déserté des bâtimens de leur nation.

**) Ferr v. Beaulieu: faisaient partie du dit équipage.

***) Ferr v. Beaulieu: Il est entendu que les marins sujets de l'autre état seront exceptés de la présente disposition.

Art. IX.

En cas d'échouement ou de naufrage d'un navire appartenant à l'un des deux pays sur les côtes de l'autre, il sera prêté toute aide et assistance au Capitaine et à l'équipage, tant pour leurs personnes que pour le navire et sa cargaison. Les opérations relatives au sauvetage auront lieu conformément aux lois du pays et il ne sera pas payé de frais de sauvetage plus forts que ceux auxquels les nationaux seraient assujettis en pareil cas.

Les marchandises sauvées ne seront tenues au payement d'aucun droit à moins qu'elles ne soient dépêchées*) pour la consommation.

*) Ferr v. Beaulieu: admises.

Art. X.

Si une des Hautes parties contractantes accorde par la suite à un autre Etat quelque faveur particulière en fait de navigation, cette faveur deviendra commune à l'autre partie qui en jouira gratuitement si la concession est gratuite ou en accordant la même compensation si la concession est conditionnelle.

Art. XI.

Seront considérés bâtimens Prussiens ou Belges ceux qui seront reconnus comme tels dans les Etats auxquels ils appartiennent

conformément aux lois et réglemens en vigueur. Il est toutefois bien entendu que les commandans des navires devront en prouver la nationalité par des lettres de mer expédiées dans des formes prescrites, et munies de la signature des autorités compétentes du pays auquel le navire appartient.

Art. XII.

Le présent traité sera mis à exécution dans tous ses articles, quinze jour après l'échange des ratifications et restera en vigueur jusqu'à la fin de l'an, et si, six mois avant l'expiration de ce terme, ni l'une ni l'autre des hautes parties contractantes n'annonce par une déclaration officielle son intention d'en faire cesser l'effet, le traité restera en vigueur pendant un an au delà de ce terme et ainsi de suite d'année en année.

Art. XIII.

Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées dans l'espace de huit semaines à compter du jour de la signature au plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi

Annexe XXIX.

Articles séparés.

Les plénipotentiaires chargés de la négociation et de la conclusion de la convention de ce jour entre la Prusse et le Danemark, portant la prolongation du traité de commerce de 1818, sont convenus des articles séparés suivans, qui auront la même force et valeur que s'ils étaient insérés textuellement dans la dite convention.

Article séparé I.

(ad art. I. de la convention de ce jour et ad art. II. et art. III. du traité de 1818).

Les Hautes Parties contractantes sont convenues que si, jusqu'au 1. janvier 1848, l'une d'elles venait à apporter à son système de législation en matière de navigation une modification générale qui ne lui permettrait plus de traiter, en ce qui concerne le commerce indirect, le pavillon de l'autre partie contractante à l'égal du pavillon national, modification qui, le cas échéant, devra être ratifiée à l'autre partie six mois avant le dit terme, alors à partir du 1 janvier

1848, les stipulations de l'article III. du traité de 1818 ne seront plus applicables qu'aux importations et exportations qui se feront directement entre les ports de la Prusse et les ports Danois.

Toutefois les Hautes Parties contractantes auront à coeur, dans le cas supposé, de s'entendre sur les conditions sous lesquelles l'assimilation aux nationaux du pavillon de l'autre partie, relativement au commerce indirect, pourrait être rétablie.

Article séparé II.

(aux mêmes articles).

On est convenu en outre que dans le cas où les navires Prussiens venant directement d'un port Prussien et se rendant directement dans un port Prussien, seraient traités dans les colonies Danoises sur un pied moins favorable que les navires Danois, faisant les mêmes voyages, ces derniers ne jouiront point dans les ports Prussiens des avantages qui seraient accordés au commerce direct, en conséquence du changement de législation commerciale, dont il est fait mention dans l'article précédant.

Article séparé III.

(ad art. IV. de la convention de ce jour).

Il est expressément entendu que l'article IV. de la présente convention ne portera aucun préjudice aux franchises dont jouissent les villes de Colberg et de Cammin et qui ont été réservées par les déclarations ministérielles échangées entre les deux gouvernements le 17 juin 1818, à la suite du traité de commerce de la même date.

Article séparé IV.

Sa Majesté le roi de Danemark déclare être prêt à appliquer les dispositions de la présente convention et du traité du 17 juin 1818 (à l'exception toutefois de celles, qui concernant la navigation et le commerce maritime, ne sont par la nature des choses applicables qu'aux rapports entre la Prusse et le Danemark) à ceux des états de l'association de douanes allemande, qui viendraient à exprimer le désir d'entrer en réciprocité avec le Danemark. En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé les présents articles séparés et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Copenhague ce 26 mai 1846.

(signé) Schoultz d'Ascheraden. Reventlow Criminil.

(L. S.)

(L. S.)

~~~~~

## Anlage XXX.

**Handels-Vertrag zwischen Preußen und den übrigen Staaten des deutschen Zoll- und Handels-Vereins einerseits und den Vereinigten Staaten andererseits.**

**Commercial Convention between Prussia and the others States of the Germanic Association of Customs and Commerce, on the one part, and the United States of America, on the other part.**

Seine Majestät der König von Preußen, sowohl für Sich und in Vertretung der Ihrem Zoll- und Steuer-System näher angeschlossenen souverainen Länder und Landestheile, nämlich des Großherzogthums Luxemburg, der Großherzoglich Mecklenburgischen Enclaven Rossow, Netzeband und Schönberg, des Großherzoglich Oldenburgischen Fürstenthums Birkenfeld, der Herzogthümer Anhalt-Cöthen, Anhalt-Deßau und Anhalt-Bernburg, der Fürstenthümer Waldeck und Pyrmont, des Fürstenthums Lippe, und des Landgräflich Hessischen Oberamts Meisenheim, als auch im Namen der übrigen Mitglieder des Deutschen Zoll- und Handels-Vereins, nämlich der Krone Bayern, der Krone Sachsen und der Krone Württemberg, zugleich die Fürstenthümer Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen vertretend, des Großherzogthums Baden, des Kurfürstenthums Hessen, des Großherzogthums Hessen, zugleich das Landgräflich Hessische Amt Homburg vertretend, der den Thüringischen Zoll- und Handels-Verein bildenden Staaten, — namentlich des Großherzogthums Sachsen, der Herzogthümer Sachsen-Weimingen, Sachsen-Altenburg und Sachsen-Koburg und Gotha, und der

His Majesty the King of Prussia, as well for himself, and as representing other sovereign States and parts thereof included in the Prussian system of Customs and Impost, namely the Grand-Duchy of Luxemburg, the Grand-Ducal Mecklenburg enclaves Rossow, Netzeband and Schoenberg, the Grand-Ducal Oldenburg Principality of Birkenfeld, the Duchies of Anhalt-Coethen, Anhalt-Dessau, and Anhalt-Bernburg, the Principalities of Waldeck and Pyrmont, the Principality of Lippe and the Landgrave Hessian Oberamt Meisenheim, as also in the name of the other members of the Germanic Association of Customs and Commerce, namely the Kingdom of Bavaria, the Kingdom of Saxony, the Kingdom of Württemberg for itself and representing the Principalities of Hohenzollern-Hechingen and Hohenzollern-Sigmaringen, the Grand Duchy of Baden, the Electorate of Hesse, the Grand Duchy of Hesse, for itself and representing the Landgrave Hessian Amt Homburg, the States forming the Thuringian Association of Customs and Commerce

Fürstenthümer Schwarzburg-Rudolstadt und Schwarzburg-Sondershausen, Reuß-Greiz, Reuß-Schleiz, und Reuß-Lobenstein und Ebersdorf — des Herzogthums Braunschweig, des Herzogthums Nassau und der freien Stadt Frankfurt einerseits, die Vereinigten Staaten von Amerika andererseits, von gleichem Wunsche befeelt, die Handelsverbindungen und den Austausch der Erzeugnisse der beiderseitigen Staaten möglichst auszudehnen, sind zu diesem Zweck übereingekommen in Unterhandlungen zu treten, und haben zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen

Allerhöchst Ihren Geheimen Staats- und Cabinets-Minister, Minister der auswärtigen Angelegenheiten, Heinrich Ulrich Wilhelm Freiherrn von Bülow, Ritter des königlich Preussischen Rothen Adler Ordens erster Klasse, Großkreuz des kaiserlichen Oesterreichischen Leopold-Ordens, des Civil-Verdienst-Ordens der Bayerischen Krone, des königlich hannoverschen Guelphen-Ordens und des Großherzoglich Hessischen Ludwigs-Ordens, Kommandeur des Großherzoglich Sächsischen Haus-Ordens vom weißen Falken, Ritter des kaiserlich Russischen Alexander-Newsky-Ordens, des St. Annen-Ordens erster Klasse, des St. Stanislaus-Ordens zweiter Klasse und des St. Wladimir-Ordens vierter Klasse; Großkreuz des Civil-Verdienst-Ordens vom Niederländischen Löwen, Großkreuz des königlich Belgischen Leopold-Ordens, Inhaber

— namely the Grand Duchy of Saxony, the Duchies of Saxe-Meiningen, Saxe-Altenburg and Saxe-Coburg and Gothe, and the Principalities of Schwarzburg-Rudolstadt and Schwarzburg-Sondershausen, Reuss-Greiz, Reuss-Schleitz and Reuss-Lobenstein and Ebersdorf — the Duchy of Brunswick, the Duchy of Nassau, and the free City of Frankfurt, on the one part, and the United States of America, on the other part, being equally animated with the desire of extending, as much as possible, the commercial relations and the mutual exchange of productions between their respective States, have agreed, with this view to enter into negotiation, and have named their Plenipotentiaries, that is to say:

His Majesty the King of Prussia

His Minister of State and the Cabinet, Minister of foreign Affairs, Heinrich Ulrich Wilhelm Baron de Bülow, Knight of the Royal Prussian Ordre of the Red Eagle of the first Class: Grand Cross of the Imperial Austrian Order of Leopold, of the Order of Civil Service of the Kingdom of Bavaria, of the Hanoverian Order of the Guelphe and of the Grand Ducal Hessian Ludwigs-Order; Commander of the Grand Ducal Saxon House Order of the white Falcon; Knight, of the Imperial Alexander-Newsky Order, of St. Anna's Order of the first Class of the Order of St. Stanislaus of the second Class, and of St. Wladimir of the fourth Class: Grand Cross of the Order of Civil Service of the Netherlands Lion; Grand

des großen Ordens des Nichani  
Jistikhar,

und

der Präsident der Vereinigten Staaten  
von Amerika: den außerordentlichen  
Gesandten und bevollmächtigten Mi-  
nister der Vereinigten Staaten von  
Amerika bei Seiner Majestät dem  
König von Preußen, Henry Wheaton,  
welche Bevollmächtigte, nach Aus-  
wechslung ihrer in guter und ge-  
höriger Form befundenen Voll-  
machten, die folgenden Artikel fest-  
gestellt und unterzeichnet haben:

Artikel 1.

Die Vereinigten Staaten von  
Amerika werden bei der Einfuhr  
von nachstehenden, im Gebiete der  
Staaten des deutschen Zoll- und  
Handels-Vereins erzeugten Gegen-  
ständen:

I. nicht mehr als zwanzig Procent  
vom Werthe an Eingangs-Abgabe  
erheben:

1. von allen aus Streich-  
garn, Kammgarn und Baum-  
wolle gefertigten Handschuhen,  
Mützen und Binden, sowie  
aus Streichgarn, Kammgarn  
und Baumwolle gefertigten  
Strumpfwaa ren, namentlich  
Strümpfen, Socken, Bein-  
kleidern, Hemden und anderen  
ähnlichen gewirkten Waaren;
2. von musikalischen Instrumenten  
jeder Art, mit Ausnahme der  
Pianoforte's.

II. nicht mehr als fünfzehn Pro-  
cent vom Werthe an Eingangs-  
Abgabe erheben:

1. von Flach's und Hanffabri-  
katen jeder Art, ingleichen von  
solchen Fabrikaten, bei welchen

Cross of the Royal Belgic Order  
of Leopold; and Bearer of the  
great Order of Nichani-Jistikhar,

and

the President of the United States  
of America, Henry Wheaton, their  
Envoy extraordinary and Minister  
plenipotentiary at the Court of  
His Majesty the King of Prussia  
who, after having communi-  
cated to each other their full  
Power found to be in due and  
proper form, have agrad upon  
and signed the following articles.

Article I.

The United States of America  
agree not to impose duties on the  
importation of the following ar-  
ticles, the growth, produce and  
manufacture of the States of the  
States of the Germanic Association  
of Customs and Commerce, excee-  
ding,

I. Twenty per centum ad valo-  
rem on the importation of:

1. all woolen, worsted and  
cotton mits, caps and bin-  
dings, and woolen, worsted  
and cotton hosiery, that  
is to say: stockings, socks,  
drawers, shirts, and all  
other similar manufactures  
made on frames
2. on all musical instruments  
of every kind, except piano-  
fortes.

II. Fifteen per centum ad valo-  
rem on the importation of

1. all articles manufactured of  
flax or hemp, or of which  
flax or hemp shall be the

Flachs oder Hanf, dem Werthe nach, den Hauptbestandtheil bildet, mit Ausnahme des Cottonbagging (Gewebe, welche zum Emballiren der Baumwolle dienen) und der zu denselben Zwecken, wie Cotton bagging zur Anwendung kommenden Gewebe.

2. von Seidensabrikaten jeder Art, ingleichen von solchen Fabrikaten, bei welchen Seide, dem Werthe nach, den Hauptbestandtheil bildet;
3. von Thibet, Merinos, Merino Shawls und allen Kammgarnwaaren, ingleichen von allen aus Seide und Kammgarn gemischten Waaren.
4. von polirtem Tafelglas, belegt und nicht belegt, und von kleinen Taschenspiegeln 3 bis 10 Zoll hoch und  $1\frac{1}{2}$  bis 6 Zoll breit, von Spielmännern jeder Art, von Dosen aus Papier maché, von Bleistiften, von Lithographirsteinen, und von Holzuhren, welche unter dem Namen Schwarzwalder Uhren bekannt;
5. von kölnischem Wasser, Nadeln jeder Art mit Ausnahme der Stechnadeln, ächten und unächtigen Bronzewaaren, Hobel-eisen, Scheeren, Scusen, Feilen, Sägen und Angelhaken, und von Gold-, Silber- und Kupferdraht, ingleichen von Zinnfolie und von Saiten aller Art für musikalische Instrumente;
6. von lebernen Brieffaschen und Etuis und ähnlichen feinen Lederwaaren aller Art, welche unter dem Namen feiner Offenbacher Lederfabrikate bekannt sind.

component part of chief-value, except cotten-bagging, or any other manufacture suitable for the uses to which cotton bagging is applied;

2. all manufactures of silk, or of which silk shall be the component part of chief value;
3. thibet, merinos, merino-shawls, and all manufactures of combed wool, or of worsted and silk combined;
4. polished plate-glass, silvered or not silvered, small pocket-looking glasses, from three to ten inches long and from one and half to six inches broad, toys of every description, snuff-boxes of papier marché, lead-pencils, litographic stones, and wooden clocks known under the name of Schwarzwalder clocks;
5. Cologne water, needles, Bronze-wares of all kinds, planes, seissars, seythes, files, saws and fish-hocks, gold, silver, and copper wire, finfoil, and musical strings of all kinds.
6. Leather pocket-books and etuis and all sorts of similar fine leather manufactures, known under the name of Offenbacher fine leather fabrics.

III. nicht mehr als zehn Procent vom Werthe an Eingangsz-Abgabe erheben:

1. von allen Zwirn, Spitzen und Einfaß, ingleichem von ächten und unächten Gold- oder Silber-Spitzen, Bejaß, Treffen, Quasten, Troddeln und Sternen;
2. von Mineralwasser, Zinn und bearbeiteten Hajeuhaaren.

Artikel 2.

Die Vereinigten Staaten von Amerika werden die gegenwärtig bestehenden Eingangsz-Abgaben von den in Preußen erzeugten Weinen nicht erhöhen, und gleich diesen Weinen auch die in den übrigen Staaten des Zoll- und Handels-Vereins erzeugten Weine bei der Einfuhr behandeln.

Artikel 3.

Die Staaten des Deutschen Zoll- und Handels-Vereins werden bei der Einfuhr von folgenden im Gebiete der Vereinigten Staaten von Amerika erzeugten Gegenständen:

1. von unbearbeiteten Tabackblätter nicht mehr als vier Thaler für den Centner, und von Stengeln nicht mehr als drei Thaler für den Centner:

sowie

2. von Schweinefett nicht mehr als zwei Thaler für den Centner

an Eingangsz-Abgabe erheben.

Artikel 4.

Die Staaten des Deutschen Zoll- und Handels-Vereins werden die nach dem gegenwärtigen Tarif bestehende Eingangsz-Abgabe auf Reis, welcher im Gebiete der Vereinigten

III. Ten per centum ad valorem on the importation of:

1. all thread-laces and insertings, laces, galoons, tresses, tassels, knots, stars of gold and silver, fine or half-fine
2. mineral-waters, spelter, and hare's wool dressed.

Article II.

The United States of America agree not to increase the present duties of importation upon the wines of Prussia, nor to impose any higher duties upon the wines produced in the other States of the Germanic Association of Customs and Commerce than are or shall be imposed upon the wines of Prussia.

Article III.

The States of the Germanic Association of Customs and Commerce agree not to impose duties on the importation of the following articles the growth and produce of the United States of America, exceeding

1. on unmanufactured tobacco leaves four Thalers per Centner, and stems three Thalers per Centner.

2. on lard, two Thalers per Centner.

Article IV.

The States of the Germanic Association of Customs and Commerce agree not to increase the present duty on the importation of Rice, the growth and produce

Staaten von Amerika erzeugt ist, nicht erhöhen, und die rohe Baumwolle, welche im Gebiete der Vereinigten Staaten erzeugt ist, nicht mit einer Eingangs-Abgabe belegen.

Artikel 5.

Die in den vorhergehenden Artikeln 1, 2, 3 und 4 verabredeten Zoll-Erleichterungen und Befreiungen sollen auf die darin genannten Erzeugnisse und Fabrikate nur dann Anwendung finden, wenn solche entweder auf Schiffen des einen oder des anderen der contrahirenden Theile oder auf Schiffen dritter Staaten, welche den eigenen Schiffen beziehungsweise des einen oder des anderen der contrahirenden Theile vertrags- oder geschmähig gleichgestellt sind, auf directem Wege aus den Häfen des einen in die Häfen des anderen Theils eingeführt werden.

Den Staaten des Zoll- und Handels-Vereins bleibt vorbehalten, die Häfen zwischen den Mündungen der Elbe und Schelde — beide Ströme eingeschlossen — oder einige derselben, in dieser Beziehung den Häfen im Gebiete des Zoll- und Handels-Vereins gleichzustellen.

Artikel 6.

Die im gegenwärtigen Vertrage erwähnten beiderseitigen Erzeugnisse und Fabrikate sollen bei der gegenseitigen Einfuhr von Ursprungserzeugnissen begleitet sein, welche von den competenten inneren Behörden, oder von den General-Konsuln, Konsuln, Vice-Konsuln oder Handels-Agenten des einen oder des anderen der contrahirenden Theile am Absendungs- oder Verschiffungs-Orte angefertigt sind.

of the United States of America, and not to impose any duty upon the importation of unmanufactured Cotton the growth and produce of the same.

Article V.

The diminutions of, and exemptions from, duties of importation stipulated in the preceding 1, 2, 3, and 4 articles, shall only be applied to the productions and manufactures therein mentioned when laden on board the vessels of one or the other contracting Party, or on board the vessels of those states which are placed on the footing of national vessels by the laws and treaties respectively, of one or the other contracting Party, and imported directly from the ports of one Party into the ports of the other.

The States of the Germanic Association of Customs and Commerce reserve the right of considering the ports between the mouths of the Elbe and the Scheldt, both rivers included, or any of them, in this respect, as ports of the Germanic Association of Customs and Commerce.

Article VI.

The productions and manufactures mentioned in this Convention, shall be accompanied, on their importation into the respective States, with certificates of origin granted by the competent authorities of the country, or by the Consuls-general, Consuls, Vice-Consuls, or commercial Agents, of the contracting Parties, resident at the place where the goods are expedited or shipped.

### Artikel 7.

Die contrahirenden Theile behalten sich die Befugniß vor, die in gegenwärtigem Vertrage verabredeten gegenseitigen Begünstigungen auch anderen Staaten zu bewilligen.

Allgemeine Zollerleichterungen, welche die Gesetzgebung der contrahirenden Theile in Beziehung auf die in diesem Vertrage genannten Artikel eintreten läßt, sollen jederzeit auf die Einfuhren des anderen Theils Anwendung finden.

Wenn von einem der contrahirenden Theile in der Folge anderen Nationen irgend eine besondere Begünstigung in Betreff ihrer Einfuhren zugestanden werden sollte, so soll diese Begünstigung sofort auch dem anderen Theile mit zu Gute kommen, welcher derselben, wenn sie ohne Gegenleistung zugestanden ist, ebenfalls ohne solche, wenn sie aber an die Bedingung einer Vergeltung geknüpft ist, gegen Bewilligung derselben Vergeltung genießen wird.

### Artikel 8.

Die in gegenwärtigem Vortrage enthaltenen Verabredungen werden auch auf diejenigen deutschen Staaten, welche während des Bestehens dieser Uebereinkunft dem Zoll- und Handels-Vereine beitreten, Anwendung finden.

### Artikel 9.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages sollen mit dem ersten August dieses Jahres im Vollzug gesetzt werden.

Der gegenwärtige Vertrag wird bis zum 1. August 1847 in Kraft bleiben, und wenn zwölf Monate vor diesem Zeitpunkte keiner der contrahirenden Theile dem anderen mittelst einer officiellen Erklärung seine Absicht, die Wirkung desselben

### Article VII.

The contracting Parties reserve the right of extending to other States the advantages respectively granted by the present Convention.

General reductions of duties on importation which may be made by the legislative acts of either Party, in respect to the articles mentioned in the present Convention, shall always be applied to the importation of such articles from the other Party.

If either Party shall, hereafter, grant to any other nation any particular favour in respect to its importations, such favour shall immediately be come common to the other Party, freely, where it is freely granted to such other nation, or on yielding the same equivalent, when the grant is conditional.

### Article VIII.

The stipulation of the present Convention shall be extended to such other States of Germany as may accede to the Germanic Association of Customs and Commerce during the continuance of this Convention.

### Article IX.

The stipulations of the present Convention shall be carried into execution on the first day of August next.

The present Convention shall remain in force until the first day of August One Thousand Eight Hundred and forty Seven, and if, twelve months before that day one of the contracting Parties shall not have given

aufhören zu lassen, und thun sollte, so wird der Vertrag bis zum 1. August 1848 und so fort bis zum Ablaufe von zwölf Monaten von dem Tage an gerechnet, an welchem dem einen der contrahirenden Theile eine solche Erklärung des anderen zugegangen sein wird, verbindlich bleiben.

#### Artikel 10.

Der gegenwärtige Vertrag soll ratificirt und die Ratifikations-Urkunden sollen binnen vier Monaten nach dem Tage der Unterzeichnung, oder, wenn es sein kann, noch früher zu Berlin ausgetauscht werden.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den Vertrag unter Beifügung ihrer Siegel, unterzeichnet.

Geschehen zu Berlin am 25. März 1844, im 68. Jahre der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten von Amerika.

(L. S.)

gez. Bülow.

official notice to the other of its intention to terminate the same, this Convention shall remain in force until the first day of August, On Thousand Eight Hundred and forty Eight and so on until the expiration of twelve months from the day on which one of the contracting Parties shall have received the notice from the other.

#### Article X.

The present Convention shall be ratified, and the ratifications shall be exchanged at the City of Berlin, within four months from the signature there of, or sooner if possible.

In faith where of, the respective Plenipotentiaries have signed the present Convention and affixed thereto the seals of their arms, on the twenty fifth day of March, One Thousand Eight Hundred and Forty Four, and in the Sixty Eight year of the Independance of the United States of America.

sd. Henry Wheaton.

(L. S.)

## Anlage XXXI.

Le Soussigné, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire des États-Unis de l'Amérique du Nord, en profitant du privilège qu'on lui a accordé, il y a quelque temps, dans l'entrevue qu'il a eu l'honneur d'avoir avec Son Excellence, Monsieur le Baron de Canitz, Ministre des affaires étrangères de Sa Majesté le Roi de

Prusse, s'empresse de faire un résumé des raisons par la suite des quelles il croit que les relations de commerce entre les Etats-Unis et le Zollverein pourront être avancées. Il faut cependant remarquer que cette correspondance n'est pas tellement officielle qu'elle doit être nécessairement obligatoire sur l'une au l'autre partie, mais plutôt le commencement d'une discussion amicale dans l'intention d'écartier tout obstacle aux mesures plus avisées qui pourraient être adoptées plus tard par les deux gouvernements.

Partout en Allemagne l'opinion paraît prévaloir que le Tarif actuel des Etats-Unis, en ce qu'il est moins protectif que celui de l'an 1842, a placé les produits Allemands sur un pied aussi favorable peu l'on puisse attendre. Si même il en était ainsi, il ne ferait que voir plus clairement, le desintéressement de la législation Américaine, et son désir d'avancer le commerce avec l'Allemagne par les mesures les plus libérales. Mais non obstant que le tarif actuel des Etats-Unis puisse certainement être caractérisé comme libéral, on verra cependant, en le soumettant à un examen un peu plus exact, qu'on pourra faire encore beaucoup pour favoriser le commerce avec le Zollverein, si celui-ci manifeste une libéralité correspondante.

La liste, marquée **A**, ci-jointe, qui contient un calcul comparatif des droits qui auraient été imposés sur les produits allemands énumérés dans le Traité de 1844, s'il avait été ratifié, et ceux imposés, sur les mêmes articles, par le tarif des Etats-Unis, de 1846, fait voir par le traité, une différence en faveur du Zollverein de Thalers = 584,000 tandis que sur le produit américain le tabac, la perte pour le Zollverein, par suite de la différence des droits, n'est que de Thalers = 342,240 faisant pour le Zollverein un gain de Thalers = 241,760 c'est-à-dire; lui laissant la dernière somme pour être appliquée en diminuant les droits sur les autres produits américains, si la première somme de Thalers 584,000 pourrait être acquise par des réductions convenables du Tarif américain actuel. Ainsi regardé seulement comme un calcul, il n'est pas absolument exact que le Tarif actuel des Etats-Unis soit aussi favorable pour Zollverein qu'aurait été le traité de 1844. Mais passant à des considérations plus importantes à l'intérêt des deux pays, on verra qu'on devrait adopter des moyens d'une force, et d'une étendue plus grande, afin d'augmenter les échanges et afin de développer la capacité de l'un pour enrichir l'autre.

La disette actuelle de denrées dans les marchés de l'Europe, a fait voir, d'une manière frappante, les pointes faibles de son système d'économie politique. Il a fait voir une nécessité, plus forte que la législation, pour le relâchement de ces restrictions opposées aux principes d'échange libre, fondés sur la base de la nature. La loi sur les céréales de l'Angleterre a été abolie par cette nécessité, et il paraît être convenu, que la présente détresse doit durer dans ce pays jusqu'à ce que les intérêts généraux qui ont été dérangés par l'idée que les taxes sur les blés étrangers

pourraient forcer la production des denrées du pays, ont en le temps d'être adoptés à un état plus sûr de la prospérité nationale. Cette détresse est aussi un avertissement aux autres nations quant aux dangers d'introduire, dans leurs systèmes économiques, un principe absolument artificiel. Si le surplus de tout le monde Européen suffit à peine à nourrir les Irlandais, il fait voir l'influence extraordinaire de ces restrictions de la loi sur les céréales, sur les relations de travail dans ces pays qui ont échangé des produits avec la Grande-Bretagne. Toutes les branches de ce travail ont été taxées jusqu'à ce qu'ils se soient acquis par leur énergie séparée le pouvoir de se débarrasser de la taxe, et de la laisser tomber sur le système qui lui a donné naissance. Ainsi quelque sympathie que nous puissions sentir pour la présente souffrance en Irlande, peut-être le temps de cette occurrence pourrait être considéré, comme un bonheur, en ce qu'il fournit une leçon de l'économie politique. Partout en Allemagne, en France, en Suisse et plusieurs autres pays de l'Europe, on est puissamment sensible à l'influence de la même calamité, et il est clair que de semblables causes dans un temps futur, pourraient être accompagnées de malheurs sans remèdes dans les marchés du monde.

Le Soussigné fait mention de la détresse causée par l'état des marchés de denrées afin de porter à l'attention de Son Excellence, Monsieur le Baron de Canitz, les motifs d'un système de régler le commerce entre l'Allemagne et les États-Unis, qui pourrait avoir l'effet de garantir ces deux pays contre de tels dangers. Il est clair que c'est le but du Zollverein de se procurer au meilleur marché les articles tropicaux et les autres produits de l'Amérique indispensables à leurs peuples, et que ce but ne s'accomplira qu'en échangeant leurs fabriques contre ces productions. Jusqu'ici le coton, le tabac, le ris etc. sont arrivés en Allemagne principalement par moyen du commerce indirect avec l'Angleterre, les Pays-Bas, et autres nations étrangères, et ont été payés en argent comptant. L'effet ordinaire de cette sorte de commerce s'est fait voir si clairement, que le désavantage pour l'Allemagne n'est plus nié, et on est d'accord que la vraie prospérité du pays exige qu'il soit changé.

Il est démontré, que sans avis, ou motif extraordinaire de production, les terres riches à bon marché de l'Amérique sont à même de suppléer à une demande excessive pour des céréales; et quoiqu'il soit dit que cette demande pour les céréales peut être suppléée seulement à l'occasion de quelque grand malheur, semblable à celui de la faillite de la récolte des pommes de terre, et que la primauté Européenne sera rétablie aussitôt qu'il y aura une autre récolte de céréales, il paraît cependant être généralement concédé, que les avantages possédés par l'Amérique, la mettra en état, pour un longue, série d'années, de fournir à un prix plus bas que tout autre compétiteur, les denrées salées, le sain-doux, l'huile, le beurre, et le fromage. Dans ces formes les céréales de l'Amérique arrivent jusqu'aux marchés de l'Europe, sans dangers de transportation et

la statistique de l'Angleterre fait voir que la demande pour ces produits est sûre et va en augmentant, et quelle ne dépende pas de la faillite de pommes de terre.

Ainsi, tandis que l'abolition de la loi sur les céréales en Angleterre ne trouve pas l'Allemagne en état d'en profiter, elle rend plus sûr une demande pour une espèce de provision qui sera constante et permanente, et qui, puisqu'il n'est pas probable qu'elle supplée elle-même à cette demande, exercera, sans doute, une influence importante sur son système d'agriculture. Et il y a autant moins de raisons à douter de l'exactitude de ces déclarations en ce qu'elles correspondent avec les vérités reconnues de l'économie politique, qui donnent les avantages de suppléer à la nation qui produit le meilleur marché.

Dans un tel état de choses il est du vrai intérêt de l'Allemagne et des Etats-Unis, de ne pas s'opposer par leur législation aux avantages de leur position naturelle, mais de choisir les moyens convenables, afin d'avancer leurs relations commerciales. Possédant des articles qui pourraient être échangés avantageusement, leur désir mutuel doit être, que ces échanges soient faits. Plus un tel échange est libre; plus il est utile; et voilà la considération sur laquelle le Soussigné base ses efforts pour faciliter les relations existantes de commerce entre le Zollverein et les Etats-Unis.

Les Etats composant le Zollverein consomment annuellement les articles suivants, principalement produits des Etats-Unis:

|                                             | Centners |
|---------------------------------------------|----------|
| Tabac brut . . . . .                        | 303,039. |
| Tabac fabriqué . . . . .                    | 40,000.  |
| Sain-doux, beurre et viande salée . . . . . | 40,000.  |
| Riz . . . . .                               | 200,130. |
| Farine . . . . .                            | 10,000.  |
| Coton Twist . . . . .                       | 640,000. |
| Coton brut . . . . .                        | 446,470. |

Sur ces articles sont imposé des droits, comme il suit:

|                                        | Thalers $5\frac{1}{2}$ le centner |
|----------------------------------------|-----------------------------------|
| Tabac brut . . . . .                   | 11.                               |
| Tabac fabriqué . . . . .               | 15.                               |
| Tabac en poudre et cigars . . . . .    | 3.                                |
| Sain-doux . . . . .                    | 2.                                |
| Denrées salées . . . . .               | 3 $\frac{2}{3}$ .                 |
| Beurre fromage . . . . .               | 2.                                |
| Riz . . . . .                          | 2.                                |
| Farine . . . . .                       | 3.                                |
| Coton twist . . . . .                  | 1 $\frac{1}{2}$ .                 |
| Coton brut, droit de transit . . . . . |                                   |

D'autre part les Etats-Unis consomment, des productions du Zollverein, à peu près cinq millions et 420,000 dollars, imposant sur les articles principaux un droit ad valorem comme il suit:

|                                                 |             |
|-------------------------------------------------|-------------|
| Fabriques de coton . . . . .                    | 20 par cent |
| Toile et lin. . . . .                           | 20.         |
| Soie . . . . .                                  | 25.         |
| Laine . . . . .                                 | 30.         |
| Plusieurs variétés ou formes de laine . . . . . | 20.         |
| Verre . . . . .                                 | 30.         |
| Vin . . . . .                                   | 40.         |
| Articles de Nuremberg . . . . .                 | 25.         |

En comparant le per cent de ces droits, avec la valeur de la consommation des pays respectifs, on verra que le per cent imposé sur les Etats-Unis, est beaucoup plus haut que celui imposé par le Gouvernement américain sur le Zollverein; fait important en ce que les articles des Etats-Unis sont presque tous bruts (ou produits du sol) tandis que ceux du Zollverein sont fabriqués sans exception. Les articles importés du Zollverein dans les Etats-Unis sont consommés directement sans créer un travail essentiel pour l'industrie du pays, tandis que les articles tirés des Etats-Unis favorisent directement l'industrie du marchand aussi bien que celle du manufacturier et composent une partie nécessaire de son commerce d'exportation. Ce fait par lui même ne prouve pas de la part du Zollverein, une répugnance de faciliter l'échange, tandis qu'il n'y a pas de droits différentiels importants favorisant d'autres nations, et tandis que les droits ne sont établis ou maintenus que pour les revenus, mais il fournit plusieurs raisons de se méfier d'un système si loin d'assurer les avantages d'un échange égal. Par exemple: il y a un droit de plus de 40 per cent ad valorem sur le riz, article important dans le commerce d'exportation des Etats-Unis. Ce droit est conservé malgré l'expérience du Gouvernement de la Prusse, que la diminution de 3 Thalers à 2 Thalers en 1839 a tellement augmenté la consommation, que le revenu a passé immédiatement de 272,109 Thalers à 322,274 Thalers et qu'il est continuellement accru jusqu'à 400,260 Thalers dans l'année 1845: ainsi confirmant l'expérience générale que pour les revenus, aussi bien que pour l'intérêt du consommateur, un droit modique est plus effectif qu'un droit élevé. Le Soussigné croit que le même résultat suivra la diminution des droits sur tous les autres articles énumérés dans la liste des productions brutes des Etats-Unis, et que ce fait paraîtra, en examinant brièvement leur nature et leur aptitude pour les marchés allemands.

Pour un autre exemple prenons le tabac, qui dans l'état actuel du commerce entre les deux pays est un article important d'exportation des Etats-Unis. Le Zollverein prend du tabac brut à peu près 400,000 quintaux (Centners) duquel l'année passée le revenu était Thalers 1,776,714. Pendant les dernières dix années, ils ont consommé autant de l'article fabriqué que le revenu annuel excède un demi million. Et les mêmes listes font voir que l'augmentation dans la consommation de cet article, aussi bien la forme fabriquée

que la forme brute, a été constante quoique cette augmentation soit arrivée dans une plus grande proportion sur le tabac fabriqué avant qu'il ne parvint au Zollverein. Ce fait prouve que le premier effet du droit, est de donner de l'occupation à un grand nombre de personnes à Brème, à Hambourg, et en Hanovre, ou l'article parvient sans droit; et il prouve aussi, que, malgré la charge pesante du droit et qui a tout l'effet d'un droit différentiel en faveur des produits précieux de la Havane, et du Brésil, eu ce qu'il est mis sur le même pied avec ces derniers, il ne peut être retiré de la consommation de l'Allemagne. Jamais la statistique n'a fait voir plus clairement le désavantage d'une taxe, établie dans l'intention d'encourager une production non favorisée par le sol ou le climat, que dans le cas des rapports annuellement reçus par le Zollverein de l'importation du tabac. D'un côté, il montre l'industrie intérieure retrogradante dans sa capacité de suffire à la demande, d'autre part, il fait voir les nations qui ont reçu l'article sous des conditions plus libérales gagnant ses profits immenses par suite de la restriction du Zollverein — restriction payée exclusivement par le consommateur dans son intérieur.

Si l'argument pour le droit sur le tabac était tellement affaibli en 1844, qu'on a voulu concéder une réduction de 4 Thalers sur des feuilles, et 3 sur des tiges, l'état des choses actuel en exige une beaucoup plus grande. Depuis ce temps de grands changements ont eu lieu dans l'industrie du peuple de l'Allemagne aussi bien que de ceux d'autres pays. L'augmentation de la population, une diminution dans les frais des machines, de grandes impulsions données au commerce et aux facilités de voyager, par les chemins de fer et des bateaux à vapeur, et par d'autres causes générales réunissant les différents états de l'Allemagne par des relations encore plus resserrées, l'un avec l'autre, et tous avec des marchés plus éloignés fait qu'il est impossible de recourir plus long tems à une base de prospérité nationale tout à fait artificielle. Ces améliorations donnent force à l'industrie qui est d'accord avec la position, le climat, les goûts, et l'habileté d'une nation, mais elles détruisent celle qui est soutenue par des causes factices. Si le capital dans ce moment employé par l'Allemagne dans la culture du tabac, était représenté dans les branches d'agriculture qui produisent les grains, il trouverait une récompense beaucoup plus haute qu'on ne pourrait jamais gagner par une lutte contre un pouvoir semblable dans les Etats-Unis, où les éléments qui composent le prix, doivent toujours rester à beaucoup meilleur marché. Si ce capital et cette industrie, avaient pris cette direction, il y a quelques années, il aurait été plus profitable que tout autre, et serait devenu un bonheur en mettant l'Allemagne en état de contribuer au secours d'une multitude de peuple mourant de faim. Il aurait aussi donné une base plus ferme au système manufacturier si nécessaire, pour le paiement des productions transatlantiques, consommées par le peuple une base qui certainement n'est pas affir-

mée en ce qu'elle dépend des intérêts étrangers, qui la taxe d'un côté en même tems qu'ils affaiblissent de l'autre le développement de ce soutien de toute l'autre industrie nationale avec laquelle elle se trouve en rapport, et qui est indispensable à son succès.

Le Soussigné reconnaît que le Zollverein pourrait citer le droit énorme imposé sur le tabac en Angleterre et en France, et il est vrai qu'en comparaison de ces droits, celui du Zollverein est modique. Mais il prend ce fait, que le droit actuel du Zollverein est ce qu'il est, comme évidence conclusive que le système qui dicte cette restriction à ces nations n'est pas celui de l'Allemagne. En Angleterre le droit surpasse, à peu près, 12 fois la valeur de l'article, et il est supporté par une garde de côte (*coast-guard*) qui par elle même fait que chaque livre de tabac conte 9 sous (*nine pence*). Un tel système ne pourrait être établi par aucune autre nation, et il reste à savoir s'il pourrait être maintenu plus long tems, étant condamné par un grand nombre de leurs hommes d'état les plus instruits, comme, à la fois, un grand mal moral pour le peuple, et comme, au fait, manquant dans leur but d'avoir un revenu plus grand qu'on ne gagnerait par un système de droits plus modéré. L'abolition de la loi sur les céréales en Angleterre est une évidence qu'en Angleterre, le système de restriction commence à céder à une expérience qui confirme de nouveau les règles d'un échange libéral, et que les grandes ressources de cet empire prospère, quoique supposées être redevable à ce système pour leur développement, ont, à vrai dire, réussi plutôt malgré son influence.

Le tarif du Zollverein paraît avoir été originellement réglé sur un principe opposé, et d'avoir rejeté l'idée des droits élevés comme moyen de protection, excepté dans le cas des productions particulières à leur sol et climat, et indispensables à leur indépendance des nations étrangères, pour des articles essentiels au pays. Si ce système a surpassé ces limites, c'était sans doute, dans l'intention de faire contribuer toutes les sections et tous les intérêts du pays, comme une seule, à contrecarrer les essais des autres nations à obtenir le monopole des avantages du commerce. Mais il n'existe aucun motif pour ce système sévère contre les États-Unis. Le Tarif des États-Unis est un tarif de revenus et n'impose point de droits différentiels. Il a diminué les droits sur plusieurs articles de l'Allemagne sans attendre le tems nécessaire de voir si le Zollverein donnerait en retour des concessions équivalentes.

Considérant donc que le système du droit du Zollverein sur le tabac partage le caractère général du tarif, et qu'il soit sans motif d'imposer des droits différentiels contre les États-Unis, le Soussigné le présentera sous un autre point de vue. Dans les deux faits, savoir: l'augmentation constante du quantité importé du tabac brut, ainsi que l'article fabriqué, et la plus grande proportion de l'augmentation du tabac fabriqué il trouve une évidence satisfaisante que la diminution du droit serait suivie d'une consommation beau-

coup plus forte et de cette manière empêcherait une perte de revenus et de plus, la taxe donne les profits de ce commerce à d'autres nations sans un avantage conforme, à celui qui produit cet article dans le Zollverein. De cette manière le Zollverein perd sa portion du commerce direct qui est maintenu par l'article brut; ce qui est le cas avec le coton. Dans ce dernier article, l'Allemagne paie à l'Angleterre pour fabriquer, 64 millions de livres. Dans le tabac elle paie au capital étranger, 500,000 Thalers annuellement pour la manufacture, et de plus par cette opération elle perd le commerce direct en essayant de s'assurer d'une production naturelle qui n'est pas favorisée, ni par son sol, ni par son climat, et qui n'est pas en état de concourir avec la production américaine. Afin de fabriquer le fil de coton (Twist) pour l'Allemagne (dont le marché égale le  $\frac{2}{3}$  de la quantité exportée par l'Angleterre) cette dernière abolie la loi sur les céréales, et achète des denrées pour ses manufacturiers des vendeurs du meilleur marché du monde. Mais l'Allemagne, au lieu d'étendre la culture des grains, conserve le droit sur le tabac, et ne profite pas du nouveau marché ouvert par l'Angleterre et ne cherche pas à regagner ce qu'elle perd par sa contribution aux pays qui fabriquent le tabac. Si les denrées sont à bon marché en Allemagne, elles ne servent qu'à nourrir le manufacturier du fil de coton (Twist) en Angleterre, parceque, possédant le commerce direct du coton brut, aussi bien que du fil de coton, il a plus de moyens à payer, que le manufacturier d'Allemagne. Dans le cas où les denrées soient chères en Allemagne, les moyens de les acheter à l'étranger ne sont pas supplées par le cultivateur du tabac naturel, qui au contraire ne fait qu'aggraver la disette générale et met le manufacturier étranger à même de taxer plus facilement les nations qui n'ont pas le moyen de concourir avec lui, pour suppléer la demande.

Mais ce n'est pas seulement sous ce rapport que, selon le vues du Soussigné le droit sur le tabac parait manquer dans son but quant au revenu et à la protection. L'expérience de l'Angleterre prouve qu'il est impossible d'empêcher de faire la contrebande de cet article, dans le cas où il y ait des droits excessifs. La statistique de l'Allemagne fait voir aussi qu'aucune protection toute haute qu'elle puisse être, forcera la production naturelle jusqu'à un point suffisant à la demande du pays ou lui donner une grande importance pendant un temps où la liberté de commerce et les facilités de communication, constamment diminuant le prix des articles supplées que pourraient envoyer des nations éloignées, et d'une qualité supérieure. Dans les Etats-Unis, où l'on peut acheter des millions d'arpents de terre pour  $1\frac{1}{4}$  dollar l'arpent, et où tout le nécessaire de la vie de tout genre est comoporativement de bon marché, le cultivateur du tabac ne trouvera jamais un compétiteur dans les états très peuplés de l'Europe. Mais, si même, par des droits excessifs, il était possible de créer ou de conquérir cette concurrence,

il serait impossible de priver les cultivateurs des Etat-Unis de leurs avantages. Leur industrie, dans une autre forme produirait son juste effet, et serait sentie autant d'une autre manière. Des droits excessifs peut-être l'embarasseraient pour un instant, mais ils ne parviendront jamais à l'exclure du marché. En leur accordant, donc, les récompenses dues à leurs entreprises, et à leur habileté, dans la voie qu'ils ont choisie, on augmente leur faculté d'acheter les fabriques plus adoptés à la position et à l'industrie de l'Allemagne; on met chaque pays en état de contribuer le plus effectivement aux intérêts généraux du commerce.

Il y a encore une autre considération que peut-être il ne serait pas inutile de présenter comme confirmant les autres raisons qui condamnent le droit actuel du tabac: on a déjà vu que les Etats-Unis sont à même de suppléer à la demande de l'Angleterre et des ports occidentales de l'Europe, pour le boeuf et le porc salé, pour le sain-doux, l'huile, le beurre et le fromage. Si ces états sont trop éloignés pour qu'on doive craindre leur concurrence dans des périodes ordinaires, pour la livraison des blés et du maïs, et pour les bestiaux, (live stock), on ne peut que croire qu'ils réussiront pour toujours à suppléer à la demande augmentante, pour les formes préparées de ces articles. Cette opinion est fondée sur les mêmes raisons qui font croire que les Etats-Unis l'emportent sur tout autre compétiteur dans la culture du tabac. Pourrait-on donc regarder comme une politique sage l'encouragement de la part de l'Allemagne de la culture d'un article sur son sol, comme le tabac, qui diminue la faculté de cultiver des céréales et des bestiaux, qui ne donne aucun secours à ses manufactures et qui ne contribue en rien à sa navigation ou à son commerce. Ne serait-il pas sans question une meilleure politique, de diminuer ce droit, et de se mettre sur le champ dans une position où elle peut profiter de son avantage permanent dans le marché des bestiaux, (live stock) et des vivres frais; de cette manière fortifiant ses manufactures et son commerce, et regagnant ce que peut-être elle a perdu dans le commerce direct avec l'Amérique.

En présentant ces considérations générales, le Soussigné aime à croire que Son Excellence, Mr. le Baron de Canitz, acquiescera à l'opinion que l'intérêt de l'Allemagne, aussi bien que celui des Etats-Unis exige, que le droit sur le tabac soit diminué. Le point jusqu'à ce qu'il pourrait être diminué dépendra sans doute des intérêts employés dans sa culture, qui ne doivent pas être dérangés par des mesures trop soudaines, mais quant aux revenus en jugeant d'après ce qu'on a vu relativement au riz, et de l'état actuel de son importation, il n'existe pas de raison, à croire que la perte des revenus serait considérable, si même le droit était diminué jusqu'à un point bien modique. Mais dans le cas même où le revenu subirait une diminution quelconque, elle ne pourrait être que passagère, et serait contrebalancée par les avantages de relations plus

étendues avec une classe de cultivateurs augmentant continuellement, et qui seront toujours de grands acquéreurs de ses fabriques. En diminuant dans ce moment ce droit, on donnerait une réponse satisfaisante à l'exemple des Etats-Unis, qui, dans leur tarif de 1846, ont favorisé de la manière la plus généreuse les articles les plus importants de l'Allemagne.

Dans la liste ci-jointe, désigné **B.**, sont énumérés les articles sur lesquels on croit que les droits doivent être diminués en faveur des Etats-Unis, ou pas augmentés. Parmi ces articles il y a le fil de coton (cotton twist) dont la valeur et la quantité ont été déjà présentées. Jusqu'à ce que le Zollverein soit satisfait de rencontrer le manufacturier étranger de cet article, sans droits excessifs, et tandis que leur tarif reçoit la modification la mieux calculée à donner une impulsion à l'industrie nationale, il semble naturel que le droit sur cet article serait appliqué de manière à avancer le commerce direct avec les Etats-Unis, où la production brute sera toujours trouvée en grande abondance.

Dans leurs traités commerciaux, les Etats-Unis maintiennent le principe d'une parfaite réciprocité dans le commerce direct, mais des considérations importantes les empêchent sans des raisons particulières, à étendre ce principe au commerce indirect, à moins qu'il ne soit accompagné d'une vraie et complète réciprocité d'avantages, et qu'il n'ait la tendance d'écarter les barrières d'un commerce libéral. Voilà pourquoi il y avait, de la part du Sénat des Etats-Unis, une indisposition à ratifier le récent traité avec le Hanovre non obstant ses avantages reconnus. On sent qu'il était à peine possible pour un pays d'une étendue si modérée que le Hanovre, de compenser un autre plus grand pour le privilège d'avoir leurs vaisseaux mis sur le même pied. Mais enfin cette objection céda aux conditions libérales sous lesquelles le Hanovre offrit de recevoir les productions des Etats-Unis. Il abolit le droit d'importation sur le coton; et le droit de transit sur cet article, sur le tabac, l'huile, le riz, et aussi les droits du Weser (Weser duties) sur ces articles, et de plus, promet de ne pas imposer un droit plus haut sur le tabac que 70 cents (argent américain) les cent livres (the hundred weight). Mais ce traité pourrait être regardé comme une exception à la règle générale, et comme une évidence de la grande importance mise par les Etats-Unis au principe de réciprocité dans le commerce indirect.

Sans doute le gouvernement de Sa Majesté aussi bien que celui des Etats-Unis, apprécie ce principe dans le traité actuel avec la Prusse; et le Soussigné en fait mention dans la conviction que Son Excellence, Mr. le Baron de Canitz, en réfléchissant sur l'augmentation rapide de la population, et des ressources commerciales des Etats-Unis, reconnaitra les motifs qu'il suggère et par lesquels on doit peut-être mettre le commerce des deux pays sur un pied plus en conformité avec son esprit réel. Il n'y a point de nation

qui exporte autant de productions brutes que les Etats-Unis. La somme des articles exportés et importés est annuellement de la valeur de 350 millions de thalers de Prusse. La population, maintenant plus de 20 millions, dans dix ans excédera le total de tous les états du Zollverein, et même dans ce tems, elle aura à peine commencée à occuper l'étendue immense de terre grasse en friche, situé dans le territoire occidental entre le Golfe du Mexique et les lacs du Nord. Avec un tel pays, il est du vrai intérêt de la Prusse, et il doit être toujours son désir de resserrer les relations de réciprocité qui reposent sur le traité actuel, et on ne peut rien faire de plus effectif pour accomplir ce but, que de maintenir l'égalité des avantages, et d'encourager le commerce direct entre les deux pays. Une telle politique est demandée, non seulement par leurs positions naturelles, mais aussi par les causes morales qui doivent les unir plus serrément. Dans leurs enfance les Etats-Unis ont reçu une émigration de l'Allemagne, qui a contribué à leur prospérité. Cette émigration a continué de ce tems jusqu'aujourd'hui, et elle est plus grande dans ce moment que jamais; ce qui prouve qu'elle y trouve un sol et un climat favorables. Elle n'y perd pas les goûts et les habitudes du pays natal, mais elle s'occupe à trouver des moyens d'échanger les productions brutes de la région neuve et fertile pour les objets d'art de la nation qu'elle a quittée. De cette manière, l'affection individuelle se joint avec un intérêt national et patriotique, pour multiplier les sujets de relation, et ils ne peuvent qu'enrichir le pays natal, aussi bien que le pays adopté, si ni l'un ni l'autre des deux gouvernements ne s'y oppose par quelque restriction illibérale dans leurs règles de commerce.

Sans un examen plus détaillé des statistiques du Zollverein et des Etats-Unis, les Soussigné se bornera à présenter les considérations générales qu'elles ont suggérées, quant aux réductions qu'on doit peut-être faire dans ces deux tarifs. Son raisonnement, à l'égard du tabac, est également applicable aux autres articles spécifiés dans la liste ci-jointe. D'autre part, quant aux réductions que doivent faire les Etats-Unis, en faveur du Zollverein, prenant pour base le traité de 1844, il aime à croire qu'il existe une occasion pour une conciliation mutuelle d'intérêts, et pour les succès d'une convention commerciale satisfaisante aux deux gouvernements. Sous ces circonstances, si Monsieur le Baron de Canitz se sent autorisé à poursuivre le sujet, le Soussigné se tiendra prêt à faire, ou à recevoir, les explication nécessaires. Dans le cas où un examen plus exact fasse voir les propositions des réductions différentes de celles qui lui ont parues justes, il s'empressera d'accepter les corrections. Il voit la possibilité que, par partialité pour les intérêts de son propre pays, il puisse tomber dans l'erreur, mais il ne croit pas jusqu'au point de faire tort, par intention, à un autre.

Il saisit avec plaisir cette occasion pour renouveler à Son Excellence, Monsieur le Baron de Canitz, l'assurance de sa considération la plus distinguée.

Berlin, le 8. Juillet, 1847.

(signé) A. J. Donelson.

à Son Excellence

Monsieur le Baron de Canitz,  
Ministre d'Etat, du Cabinet et des  
affaires étrangères de Sa Majesté  
le Roi de Prusse etc. etc.

**A.**

The United States receive annually from the Zollverein:

| Nr. |                                                                                                              | Imported<br>by United<br>States from<br>Zollverein. | Difference<br>between<br>Treaty 1844<br>and Tariff<br>1816. | Zollverein's<br>gain by<br>Treaty<br>of 1844. |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| 1.  | Cotton Goods . . . . .                                                                                       | 400,000                                             |                                                             |                                               |
| 2.  | Wool . . . . .                                                                                               | 600,000                                             | 10 p. C.                                                    | 60,000                                        |
| 3.  | Musical Instruments . . . . .                                                                                | 60,000                                              |                                                             |                                               |
| 4.  | Articles of flax and hemp . . . . .                                                                          | 800,000                                             | 5                                                           | 40,000                                        |
| 5.  | Articles of silk . . . . .                                                                                   | 1,500,000                                           | 10                                                          | 150,000                                       |
| 6.  | Thibet, Merine, Merine Shawls and<br>manufactures of combed wool or wor-<br>sted and Silk combined . . . . . | 800,000                                             | 10                                                          | 80,000                                        |
| 7.  | Looking-Glass-Plates; Looking Glass,<br>toys and Nuremberg wares . . . . .                                   | 600,000                                             | 15                                                          | 90,000                                        |
| 8.  | Cologne-water, Bronze, scissors, files<br>etc. etc. . . . .                                                  | 500,000                                             | 15                                                          | 75,000                                        |
| 9.  | Leather Goods, Pocket-books, Offenbach<br>wares etc. . . . .                                                 | 100,000                                             | 15                                                          | 15,000                                        |
| 10. | Thread laces-Silver tresses etc. . . . .                                                                     | 200,000                                             | 20                                                          | 40,000                                        |
| 11. | Mineral Water . . . . .                                                                                      | 10,000                                              | 20                                                          | 2,000                                         |
| 12. | Spelter manufacture etc. . . . .                                                                             | 100,000                                             | 20                                                          | 20,000                                        |
| 13. | Hare's wool . . . . .                                                                                        | 150,000                                             | 20                                                          | 30,000                                        |
| 14. | Wines . . . . .                                                                                              | 100,000                                             |                                                             |                                               |
|     |                                                                                                              |                                                     |                                                             | 548,000                                       |

Loss to the Zollverein on . . . . . 248,000 Cent:  
at present Duty of 5½ P. C. . . . . 1,364,000  
reduced Treaty duty 3½ . . . . . 868,000

Thalers 496,000  
at 69 Cents p. Thaler 342,240  

---

242,760.

Bei einer Durchsicht der vorstehenden Angaben finde ich nicht, daß diejenigen von seidenen und halbseidenen Waaren von 1,500,000, von wollenen und halbwillenen Waaren von 600,000, von Tibet, Merino, Merino-Shawls etc. 600,000 zu hoch angeschlagen sind. Es hält inzwischen außerordentlich schwer, dieses genau angeben zu können, indem eine Menge Waare dieser Art, theils für französische Rechnung, theils für Rechnung Hamburger und Bremer Häuser, nach Nord-Amerika gesandt, und erstere wahrscheinlich für französische Waaren verzollt werden.

Berlin, 24. Juni 1847.

(gez.) Diergardt.

**B.**

|                                       |                             |
|---------------------------------------|-----------------------------|
| Tabac.                                |                             |
| Sain-doux.                            |                             |
| Beurre.                               |                             |
| Fromage.                              |                             |
| Boeuf salé                            |                             |
| Porc salé                             |                             |
| Ris                                   |                             |
| Farine                                |                             |
| Farine de blé d'Turkie (corn meal).   |                             |
| Coton.                                |                             |
| Fil de coton (le droit pas augmenté). |                             |
| Résine.                               |                             |
| Suif (tallero)                        | } le droit<br>pas augmenté. |
| Goudron (tar)                         |                             |
| Poix (Pitch)                          |                             |
| Térébenthine (turpentine)             |                             |
| Huile de balaine,<br>et autre huile   |                             |
| Cendre (ashes)                        |                             |
| Plomb.                                |                             |
| Cuivre.                               |                             |

(Das Altesstück ist mit Verbesserung einiger der schlimmsten Fehler nach der amtlichen Abschrift wiedergegeben.)

## Annexe XXXII.

### Projet.

#### Art. 1.

Il y aura liberté réciproque de commerce entre le Brésil et les Etats du Zollverein. En conséquence les sujets de l'une des Hautes Parties contractantes jouiront dans le territoire de l'autre, en ce qui concerne les opérations commerciales, de toutes les facilités et de la même sûreté et protection dont jouissent les Nationaux en se conformant toutefois aux Loix et Réglemens du Pays.

#### Art. 2.

Les produits du sol et de l'industrie du Brésil, qui sortiront des ports de ce pays et entreront dans ceux du Zollverein sous pavillon Brésilien ou Prussien, paieront de moins 25 p.  $\frac{0}{100}$  des droits d'importation établis sur les mêmes produits par le Tarif actuellement en vigueur dans le Zollverein.

#### Art. 3.

En compensation les produits du sol et de l'industrie du Zollverein, qui sortiront des ports de ce pays et entreront dans ceux du Brésil sous pavillon Prussien ou Brésilien, paieront de moins 25 p.  $\frac{0}{100}$  des droits d'importation établis sur les mêmes produits par le Tarif actuel du Brésil.

#### Art. 4.

Les mêmes produits du Brésil importés dans le Zollverein et ceux du Zollverein importés dans le Brésil directement et sous les pavillons respectifs des Nations qui sont ou viendront à être favorisées conjointement au Brésil et dans le Zollverein, paieront de moins 15 p.  $\frac{0}{100}$  des droits d'importation établis par les Tarifs respectifs actuellement en vigueur.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à réviser la disposition de cet Article, deux années après l'échange des ratifications du présent Traité, et à ne faire exécuter une altération quelconque, adoptée d'un commun accord, que six mois après sa publication.

#### Art. 5.

Il est convenu qu'aucune des hautes Parties contractantes ne pourra augmenter, pendant la durée de ce Traité, les droits actuellement établis par le Tarif respectif sur les produits de l'autre.

Aussi bien que, si l'une vient à réduire gratuitement et de son propre mouvement les droits établis sur des produits similaires à ceux de l'autre, cette réduction sera applicable aux produits de celle-ci, tout en continuant même dans ce cas la diminution stipulée dans les articles 2, 3 et 4.

## Art. 6.

Il est encore convenu que, si les produits Brésiliens, dont l'entrée est à présent libre dans le Zollverein, viennent à être plus tard passibles d'un droit quelconque, il y aura lieu dans ce cas, à l'égard de tels produits, la même diminution stipulée dans les articles 2 et 4.

Aussi bien que les mêmes produits ne pourront être frappés d'un droit, sans que les produits similaires d'autres origines le soient également.

## Art. 7.

Seront considérés comme ports du Zollverein non seulement les ports Prussiens de la Baltique, mais aussi ceux qui se trouvent situés aux embouchures de l'Escaut, de la Meuse, de l'Emms, du Weser et de l'Elbe: les premiers comme ports naturels, les autres comme assimilés.

## Art. 8.

Les produits du Brésil qui entreront, selon les articles 2 et 4 dans un port quelconque du Zollverein et qui seront expédiés pour les marchés de l'intérieur par les fleuves ou rivières navigables, canaux, routes et chemins de fer, ne paieront dans le territoire de l'Union de douanes Allemandes, des droits de transit plus élevés que ceux que paient ou viendront à payer les produits du Zollverein destinés par les mêmes voies à l'exportation maritime.

## Art. 9.

La vérification de l'origine des produits Brésiliens et de ceux du Zollverein, afin qu'ils puissent jouir des privilèges stipulés dans les articles 2, 3, 4 et 8, sera réglée d'après les bases suivantes:

I. Celle des produits du Brésil aura lieu dans les douanes des ports naturels, ou dans les entrepôts, ou dans quelqu'autre endroit des ports assimilés, et sera faite par des Agents du Zollverein, en présence des certificats qui accompagneront ces mêmes produits, et seront expédiés et signés par les autorités fiscales Brésiliennes lors de l'embarquement, et visés et scellés par les Agentes Consulaires Prussiens.

II. Celle de produits du Zollverein aura lieu dans les douanes du Brésil et sera faite sur la présentation des certificats qui accompagneront les mêmes produits et seront expédiés et signés par les autorités fiscales du Zollverein, lors de la première expédition, si elle est réalisée par l'une des douanes placées avant les ports assimilés, ou lors de la dernière si elle est réalisée par les douanes des ports naturels et en tout cas visés et scellés par les Agentes Consulaires Brésiliens lors de l'embarquement dans le port du départ.

III. Les susdits certificats feront mention du nom de l'exportateur, de la nature et la qualité du produit, de son poids, mesure ou nombre et de quelqu'autre circonstance, s'il y en a, propre à écarter le moindre doute à l'égard de son origine.

IV. S'il arrive que dans quelque port du Brésil ou dans un des ports naturels ou assimilés du Zollverein il n'y ait point

d'Agent Consulaire Prussien en Brésilien, les susdits certificats seront visés et scellés par une des autorités civiles du port, ou, à défaut de celle-ci, par deux Négociants considérables du même port, pourvu qu'ils ne soient pas intéressés en tout ou en partie dans l'expédition des produits dont ils certifient l'origine.

V. En cas de doute sur l'authenticité ou l'exactitude de quelque certificat, pour cause de vice, omission ou quelqu'autre circonstance qui le rend suspect de faux ou d'altération, les autorités fiscales du Brésil ou celles du Zollverein qui en prendront connaissance ne décideront définitivement qu'après avoir entendu l'Agent Consulaire du Pays d'où sera venu le certificat douteux.

La plus grande fidélité et la plus grande régularité dans l'expédition et la vérification de ces certificats étant d'un intérêt majeur et commun, les Hautes Parties contractantes se réservent d'échanger les réglemens spéciaux qu'elles auront adoptés sur ce point.

#### Art. 10.

Il y aura liberté réciproque de Navigation entre le Brésil et le Zollverein.

En conséquence les Navires de l'une des Hautes Parties contractantes pourront entrer dans les ports et mouillages de l'autre, qui sont ou seront ouverts au commerce étranger, y rester et en sortir librement, en se conformant toutefois aux réglemens en vigueur dans ces mêmes ports et mouillages.

Il est entendu que cette liberté ne s'étend point à la navigation de cabotage, laquelle demeure exclusivement réservée aux Navires Nationaux de chacune des Hautes Parties contractantes dans tout le littoral, les fleuves et rivières navigables de son territoire respectif.

Il est aussi entendu que cette réserve du cabotage ne doit mettre aucun obstacle à ce que le Navire Prussien, qui arrivera à un port du Brésil, puisse en sortir avec tout son chargement ou y laisser une partie et se rendre avec le reste à un autre port de cet Empire ou même à quelqu'autre étranger; et à ce que le Navire Brésilien qui arrivera à un port quelconque du Zollverein y puisse en faire autant.

#### Art. 11.

Sont considérés comme Navires Brésiliens ou Prussiens ceux qui seront reconnus comme tels par les lois et réglemens en vigueur au Brésil et dans la Prusse.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à échanger dans le plus court délai possible des déclarations portant l'énumération précise des documents et papiers dont les Navires respectifs doivent être munis, afin de prouver leur nationalité.

#### Art. 12.

S. M. l'Empereur du Brésil en compensation de la faveur accordée à la consommation du sucre et d'autre produits Brésiliens

dans les Etats du Zollverein, consent à ce que les Navires Prussiens arrivés directement d'un port quelconque du Zollverein, à quelque port Brésilien, en lest ou chargés, soient considérés et traités sur le même pied que les Navires Nationaux, à l'égard des droits de port ou tonnage, de phare, pilotage ou autres de quelque dénomination qu'ils soient, perçus au profit de l'Etat ou des autorités locales, ou des établissements particuliers.

Art. 13.

Par réciprocité les Navires Brésiliens qui arriveront directement, en lest ou chargés d'un port du Brésil à quelque port naturel du Zollverein, seront traités et considérés sur le même pied que les Navires Prussiens.

Art. 14.

Les Navires Brésiliens ou Prussiens qui arriveront dans un port du Zollverein ou du Brésil, indirectement ou venant d'un port qui n'appartienne à aucune des Hautes Parties Contractantes, seront considérés et traités réciproquement sur le même pied, que les Navires appartenant au pays ou port de leur départ.

Art. 15.

Les Navires Brésiliens ou Prussiens entrant en relâche forcée dans un port naturel, du Zollverein ou dans quelque port du Brésil, seront assujettis réciproquement aux mêmes formalités et droits que les Navires Nationaux respectifs en pareille circonstance, pourvu que la relâche soit dûment constatée, et qu'ils ne se livrent à aucune opération de commerce.

Il est cependant entendu, que si les dits Navires ont besoin, pour solder des dépenses de réparations, de vendre, en tout ou en partie, les marchandises qu'ils auront à bord ou en dépôt cette opération leur sera permise, pourvu toutefois qu'ils se conforment aux réglemens de la douane respective.

Art. 16.

Dans le cas de naufrage d'un Navire Brésilien ou Prussien sur les côtes ou dans les ports naturels du Zollverein ou sur les côtes et dans les ports du Brésil, les autorités locales et maritimes, prêteront toute aide et assistance possibles, tant pour le sauvetage que pour mettre l'équipage à l'abri, et les objets sauvés sous bonne garde. Les frais de sauvetage et autres ne seront pas plus forts que ceux auxquels le Navire National serait assujetti en pareil cas.

Les marchandises sauvées ne seront point soumises aux droits d'importation pourvu qu'elles ne soient pas destinées à la consommation dans le Pays.

Art. 17.

Les Matelots qui auront déserté les navires de guerre ou marchands de l'une des Hautes Parties contractantes, et qui se trouveront dans le territoire de l'Autre, seront arrêtés à la réquisition de l'Agent Consulaire respectif, en s'adressant à cet effet aux

autorités locales, et en constatant par l'exhibition de documents officiels, que les individus faisaient partie de l'équipage des Navires désertés.

Le déserteur arrêté, s'il n'a pas commis un crime ou délit qui puisse retarder son extradition jusqu'à ce que la justice locale ait rendu et exécuté son jugement, sera mis à la disposition du même Agent consulaire lequel pourra le rendre immédiatement au commandant du Navire, ou, en attendant l'occasion de le faire partir, demander sa détention.

Si toutefois cette occasion ne se présente pas, dans le délai de trois mois, le détenu sera mis en liberté et ne pourra plus être arrêté pour le même motif.

Art. 18.

Quant aux ports assimilés, S. M. le Roi de Prusse, en son nom et en celui des autres gouvernements du Zollverein, s'engage à obtenir, que les Navires Brésiliens qui arriveront à ces ports et s'y trouveront dans les cas prévus par les articles 15, 16 et 17, ne soient considérés et traités moins favorablement que les Navires Prussiens dans les mêmes cas.

Art. 19.

Si l'une des Hautes Parties Contractantes accorde par la suite à un autre Etat quelque faveur particulière en fait de commerce ou de navigation, cette faveur sera commune à l'autre Partie qui en jouira immédiatement et gratuitement, si la concession est gratuite, ou après qu'on sera tombé d'accord sur la compensation équivalente, si elle est conditionnelle.

Art. 20.

Sera considéré comme Partie contractante au présent Traité, tout Etat de l'Allemagne qui viendra à faire son accession au Zollverein.

Art. 21.

Le présent traité aura force et vigueur pendant six années à dater du jour de l'échange des ratifications. Mais si aucune des Hautes Parties Contractantes n'annonce à l'autre par déclaration officielle, six mois avant l'expiration du terme des six années, son intention d'en faire cesser les effets, le même Traité continuera à être en vigueur pendant deux années au delà du dit terme, et ainsi de suite de deux en deux années, jusqu'à ce que la susdite déclaration ait lieu. et toujours six mois avant la fin de chaque période biennale.

Art. 22.

Le présent Traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Berlin dans le délai de six mois après la signature au plus tôt si faire se peut.

sig. Le V<sup>ic</sup> d'Abrantes.

## Annexe XXXIII.

Sa Majesté l'Empereur du Brésil et Sa Majesté le Roi de Prusse désirant favoriser, de part et d'autre, le commerce maritime de Leurs sujets en faisant disparaître toute différence dans la manière de traiter réciproquement leurs navires respectifs dans les ports qui leur appartiennent, le soussigné, Chargé d'Affaires de Sa Majesté l'Empereur du Brésil, déclare par la présente au nom de Son Gouvernement :

que les navires Prussiens et leurs cargaisons, qui entreront dans les ports de l'Empire du Brésil ou qui en sortiront, y seront traités, quelque soit le lieu de leur départ ou celui de leur destination, à leur entrée, pendant leur séjour et à leur sortie absolument sur le même pied que les navires Brésiliens et leurs cargaisons, venant du même lieu ou partant pour la même destination ;

que les dits navires Prussiens n'auront à acquitter d'autres ni de plus forts droits, de quelque nature ou dénomination que ce soit, que ceux imposés aux navires nationaux qui se trouvent dans le même cas ; — soit que la perception de ces droits se fasse au nom et au profit du Gouvernement Brésilien, soit qu'elle ait lieu au nom et au profit de particuliers, de fonctionnaires publics, d'administrations locales ou d'établissements quelconques ;

que pour le cas où le Gouvernement Brésilien voudrait changer un jour de système, l'assimilation parfaite des navires Prussiens aux nationaux, telle qu'elle est annoncée ci dessus, ne pourra cesser que sur un avertissement donné six mois d'avance au Gouvernement Prussien.

La présente déclaration n'est point applicable au cabotage, c'est à dire au transport de produits ou marchandises chargées dans un port avec destination pour un autre port du même territoire, lequel continuera d'être réservé exclusivement à la navigation nationale.

Elle est destinée à être échangée contre un acte pareil du Gouvernement Prussien, souscrit par Son Excellence Monsieur le Baron de Canitz et Dallwitz, Ministre d'Etat, du Cabinet et des Affaires Etrangères de Sa Majesté le Roi de Prusse, auquel le soussigné a l'honneur d'offrir l'assurance de sa haute considération.

Berlin, le 26. Février 1848.

sig. Pedro Carvalho de Moraes.

## Unlage XXXIV.

### Pro Memoria des Ministers von Eichhorn über die Stellung Preussens zu den deutschen Auswanderern, namentlich in Nordamerika.

In allen Zeiten haben die Deutschen die Neigung gehabt, neue Wohnsige aufzusuchen. Die Eröffnung des großen Continents von Nordamerika wirkte auf Belebung dieses Triebes besonders mächtig ein. Schon unter den ersten Ansiedlern in Virginien unter Capitain Smith findet man Deutsche, und seit diesen ersten Anfängen hat der Zug deutscher Auswanderung nach Nordamerika nie ganz aufgehört. Bald der Reiz eines abenteuerlichen Lebens, bald der Druck heimischer Verhältnisse und die Hoffnung, in dem uner schöpften Lande die Möglichkeit eines sorgensfreieren Lebens zu finden, ohne aus dem Bereich deutscher Zunge zu kommen und die alten Lebens- und Arbeitsgewohnheiten ganz aufgeben zu müssen, wie klimatische Verhältnisse der tropischen Gegenden es nöthig machen, zogen Tausende über den Ocean.

Bis zur Zeit der Revolutionen waren die deutschen Auswanderungen für das Mutterland nicht sehr fühlbar gewesen und konnten immer als vereinzelte Erscheinungen gelten. Aber seit der Wiederherstellung des Friedens hat sie einen Umfang erhalten, der das Mutterland tief berührt und einen Character der Allgemeinheit, welcher auf andere Ursachen schließen läßt, als die Neigung oder das Bedürfniß der einzelnen Auswanderer. Sie hat seitdem in fast regelmäßiger Folge von Jahr zu Jahr sich erweitert und dabei immer mehr sich auf das Gebiet der Vereinigten Staaten Nordamerica's concentriert.

Gegegenwärtig liegt die Sache so, daß Auswanderungen nach anderen Theilen der Welt nur als zufällige und vereinzelte Erscheinungen zu betrachten sind, daß aber die Auswanderung nach den Vereinigten Staaten — denen man Texas in dieser Beziehung wohl jetzt schon zuordnen darf — einen so mächtigen Zug gewonnen hat, daß sie für das Mutterland, wie für Amerika, nicht anders als höchst bedeutend und viele Zukunftssteine in sich tragend betrachtet werden kann. Bereits mehr als ein Zehntel der deutsch-germanischen Stämme bewohnt die Staaten und Territorien der Union und diese deutsche Bevölkerung beträgt mehr als ein Viertel der Gesamtbevölkerung, fast ein Drittel der freien Bevölkerung der Vereinigten Staaten; mit jedem Jahre aber verstärkt sich das Verhältniß der amerikanischen Deutschen zum Stammvolke und zur Population der neuen Heimath.

Während dieser Zustand für Amerika in überwiegendem Grade vortheilhaft ist, hat er für Deutschland bis jetzt fast nur Nachtheile hervor gebracht. Amerika erhält einen Zuwachs an thätigen und genügsamen Arbeitern, die schnell in die eigenthümlichen Verhältnisse der Union sich

hineinfinden und politisch dadurch sehr wichtig sind, daß sie im natürlichen Gegensatz zu den native Americans den Demokraten sich anschließen und ein mächtiges Ferment für die Entwicklung der Union werden. Deutschland verliert eben so viele seiner arbeitsamern Einwohner und kommt Einer und der Andere zurück, so sind dies Taugenichtze oder Betrogene und Verarmte; und, was vielleicht von eben so großer Bedeutung ist, durch die unausgesetzte Auswanderung wird ein Gefühl erregt, als seien die heimischen Zustände in einer Weise unbehaglich, wie sie in der Wirklichkeit es auch entfernt nicht sind. Dazu darf man den Nachtheil nicht gering anschlagen, der zu einer Zeit in der das Nationalbewußtsein des deutschen Volkes in der Politik und in jeder Seite des Staats- und Volkslebens eine größere Bedeutung gewinnt, für den deutschen Namen daraus erwächst, daß die amerikanischen Deutschen der Bande entledigt, welche den Massen allein sittliche Haltung geben können: vom heimischen Boden, dem alten Staats- und Gemeinde-Verband, größtentheils selbst von der Familie losgerissen, vollends auch des deutschen Gottesdienstes und der Schule entbehrend, dem deutschen Namen keineswegs Ehre machen. Wie man oft bemerkt hat, daß die Glieder der edelsten Stämme die Vereinzelnung am wenigsten ertragen, so hat es dahin kommen müssen, daß der deutsche Pöbel der Seestädte fast für ärger gilt als der irische; daß die deutschen Repräsentanten in der Legislatur von Pensylvanien die Repudiation der Schulden durchgesetzt haben, und daß der Anglo-Amerikaner am Deutschen keine Tugend kennt, als seine Ausdauer im Geldmachen und seine Unermüdbarkeit in der Arbeit. Gegen die geschilderten Nachtheile darf man den precären Vortheil, daß einzelne Gegenden des Ueberschusses an Bevölkerung entledigt werden, nicht in Anschlag bringen: gerade von den Ärmsten und Schwächsten werden dadurch diese Gegenden nicht befreit und mag man auch einzelne Theile unseres Vaterlandes als überbevölkert gelten lassen, so kann man dies von dem Gesamtvaterlande nicht zugestehen; die Landstriche, die eines Zuzuges von bauenden Kräften bedürfen, sind weit bedeutender als die, welche an einem Ueberflusse leiden.

Steht eine Aenderung dieses Zustandes der Dinge überhaupt in der Macht der Staatsverwaltungen, so sollte es gewiß eine wichtige Aufgabe derselben sein, dieselbe zu erstreben. Ob es nun möglich ist, eine Aenderung herbeizuführen, ist freilich noch fraglich. Auf zwei Weisen könnte es versucht werden; indem man die Auswanderungen hemmt, oder indem man sie dahin leitet, daß die dem Heimathlande entzogenen Kräfte demselben in der neuen Welt wieder nutzbar werden.

Die Auswanderungen zu hemmen, hat man namentlich in Preußen dadurch versucht, daß man Aufreizungen zur Auswanderung, wie sie durch Bremer Commissionäre nicht selten vorkommen, bestraft und nur Solchen, welche die Mittel zur Bestreitung der Reisekosten nachweisen können, die Concession zur Auswanderung nach Amerika ertheilt. Diese Maßregeln können nur sehr geringen Erfolg haben, da der Trieb zur Auswanderung so tief im Leben unserer ganzen Zeit gewurzelt ist, daß man den Werbeversuchen nicht wohl einen irgend erheblichen Einfluß auf den Umfang derselben zuschreiben kann, und da dieser Trieb weit mehr die nicht ganz

mittellosen Klassen der Bevölkerung ergreift, als die Armen, welche nicht einmal das Reisgeld für ein Auswandererschiff aufbringen können. Aber in diesem bisher befolgten ungenügenden Verfahren dürfte doch die äußerste Grenze gegeben sein, bis zu welcher die Regierungen versuchen dürfen, die Auswanderung zu hemmen, und jeder Versuch weiter zu gehen, dürfte scheitern oder ärgere Uebel herbeiführen. Die Auswanderung ist als eine Erscheinung des Völkerlebens zu betrachten, welche in ihrem Verhalten einem pathologischen Zustande des physischen Lebens einzelner organischer Wesen analog ist. Wie die Heilung einer physischen Krankheit nicht auf die Symptome, sondern auf die Wurzel der Krankheit gerichtet sein darf, so ist auch eine Heilung dieses Uebels nur durch Bekämpfung seiner Ursachen möglich, und bevor diese besser erkannt sind, als bis jetzt geschehen, oder auch die Mittel besser erkannt sind und fruchtbringend in Anwendung gebracht werden können, jenen Ursachen eine heilende Kraft entgegenzustellen, wird jeder Versuch, dem Uebel ein Ziel zu setzen, verfehlt sein, wenn am Ende nicht noch schlimmere Uebel erzeugt werden sollen. Zu untersuchen, ob es je gelingen wird, die tieferen Gründe des Triebes zur Auswanderung zu erkennen, dürfte ein müßiges Unternehmen sein. Man mag für jeden einzelnen Fall im Stande sein, mehr oder minder genügende Ursachen anzugeben, welche die Auswanderung veranlaßt haben; hält man aber alle einzelnen Fälle zusammen, so wird man bald die Ueberzeugung gewinnen, daß diese Ursachen nur scheinbar und zufällig sind, und daß andere tiefer liegende Gründe jene Fälle in ihrer Gesamtheit hervorgebracht haben müssen. Was man auch jetzt versuchen mag, um anscheinende Ursachen der Auswanderung zu heben, so wird man damit unter keinen Umständen weiter kommen, als die Zahl der vielen Tausend, welche das Heimathland verlassen, in Etwas zu vermindern. Das oft angedeutete Mittel, der Uebervölkerung einzelner Gegenden durch Anlegung von Colonien in den unbebauten Strecken des Vaterlandes einen Abzug zu verschaffen, wird nur als Palliativ wirken. Die Auswanderung aber ganz zurückzudrängen, das Auswandern oder das Auswandern nach Amerika ganz zu verbieten, würde ein Experiment sein, über dessen Gefahren weitere Andeutungen wohl überflüssig sind.

Dagegen scheint es nicht unmöglich, eine Aenderung des jetzigen traurigen Zustandes der Dinge durch Gewinnung veräuntemer Vortheile aus der Auswanderung zu erreichen, indem man die Auswanderungen so leitet, daß die dem Vaterlande entzogenen Kräfte demselben in der neuen Heimath und namentlich in Nordamerika, welches voraussichtlich das Hauptziel der deutschen Auswanderung noch für lange Zeit bleiben wird, wieder nutzbar gemacht werden.

Vor Erörterung der Frage, ob und wie dies möglich ist, ist aber die Präjudicialfrage zu beantworten, ob bei dem gegenwärtigen politischen Zustande Deutschlands eine solche Unternehmung, welche ihrem ganzen Wesen nach nicht das Werk eines vereinzelt Theiles des Gesamtvaterlandes sein kann, überhaupt möglich ist.

Allerdings würde es aus vielfachen Gründen, deren Erörterung hier füglich unterbleiben kann, unthunlich sein, wenn die Gesamtheit der deutschen Bundesstaaten, oder der Bund als solcher, durch besondere

Organe eine thätige Einwirkung auf die Gestaltung des Looses der deutschen Auswanderer versuchen wollte. Aber wenn auch aus allen Staaten des deutschen Bundes Auswanderungen stattfinden, so beschränkt sich der Hauptzug doch auf die Mitte und den südwestlichen Theil Deutschlands, auf Gegenden, welche dem großen deutschen Zollvereine angehören. Die Sorge für die Auswanderer als Zollvereinsache aufzufassen, ist um so natürlicher, als commercielle Rücksichten sich sehr nahe an jede Beziehung des Mutterlandes zu den transatlantischen Deutschen knüpfen. Somit aber wird diese Sorge zunächst Sache Preußens, das in allen Beziehungen zum Auslande und bei jedem Auftreten des Zollvereins in überseeischen Ländern als dessen Organ fungirt. In jeder Hinsicht wird es auch dem Character der Preussischen Regierung entsprechen, wenn sie ihre Fürsorge für die Auswanderer nicht auf ehemalige Preussische Landesfinder beschränkt; sondern alle Deutschen ohne Rücksicht auf ihre frühere Staatsangehörigkeit umfaßt. Auch wird nach den bisher gemachten Erfahrungen bei Berührungen mit fremden Mächten es kein Hinderniß finden, wenn Preußen sich der Auswanderungssache für den gesammten Zollverein annimmt. Preußen wird also aus innerstem Verufe handeln, wenn es die Aufgabe sich stellt, für die Staaten des Zollvereins die Auswanderung dahin zu leiten, daß die dem Vaterlande entzogenen Kräfte in der neuen Heimath jenem wieder nutzbar werden. In welcher Art aber kann dieses Unternehmen eingeleitet werden?

Das Ziel desselben im Allgemeinen zu bezeichnen erscheint nicht schwierig; es kann wohl kein anderes sein, als den deutschen Auswanderern die nationale Einheit und das Bewußtsein des Zusammenhangs mit dem Stammevolke zu erhalten und dadurch einerseits dem deutschen Volksleben eine Geltung in dem politischen Leben der fremden Welttheile zu verschaffen, andererseits Anknüpfungspunkte für den heimischen Handel und die heimische Schifffahrt zu gewinnen.

Die Frage ist nur, welche Bedingungen im Zustande der deutschen Auswanderer erforderlich sind, um die Sicherung dieses Zieles hervorzurufen und auf welche Weise der Staat auf Herstellung dieser Bedingungen wirken kann.

Diese Frage ist ein Lieblingssthema unserer Zeit und aus den verschiedenen Standpunkten wird sie auf eine Weise mit der Forderung beantwortet: „Die deutschen Staaten sollen selbstständige Colonien stiften“. Es ist hier nicht am Ort, zu untersuchen, ob nicht viele der Stimmen, die dies fordern, und die größtentheils aus denselben Regionen erschallen, aus denen der Ruf nach einem „nationalen Zoll- und Schifffahrtssystem“ laut wird, in arrièrè-pensées ihren Grund haben, viele andere sich gar nichts dabei denken; gesetzt aber auch, daß dies Verlangen ernst gemeint ist und aus einer verständigen Erwägung der Dinge hervorgeht, so bedarf es keines tieferen Eingehens in die Sache, um zu dem Resultate zu gelangen, daß für die nächste Zeit wenigstens und wahr scheinlich noch für einen langen Zeitraum die Begründung von Colonien durch deutsche Staaten ganz unausführbar ist. Ohne eine Seemacht und oceanische Küsten kann kein Staat Colonien begründen. Zwar wird vorgeschlagen, nicht nach dem alten System, nach dem die Colonien Landgüter

der Staaten sind, sondern nach einem neuen zu verfahren, nach dem die Colonien in politischer Unabhängigkeit nur débouchés für die überfließende Bevölkerung, die Industrie und den Handel des Mutterlandes sein und Schwesterländer werden sollen; Etwas, das in der Mitte zwischen dem Verhältniß der griechischen Colonien und dem System Karthago's, später Genua's, stehen würde. Aber auch so setzt die Gründung von Colonien voraus, daß der junge Staat unter dem Schutze des alten erwache und dies ist wieder nicht möglich, so lange der Mutterstaat keine Seemacht hat. Dann aber setzt die Gründung unabhängiger selbstständiger Colonien auch ein Gebiet voraus, dessen staatsrechtliche Verhältnisse die politische Selbstständigkeit der Ansiedler gestatten. Da nun aus klimatischen Gründen nur der nördliche Continent von Amerika und höchstens noch die Südküste des Continents von Australien, sowie Neu-Seeland für deutsche Niederlassungen geeignet erscheinen, so scheint für die Auswahl eines Niederlassungsortes nur Californien übrig zu bleiben, dessen Abtretung von der mexicanischen Central-Regierung allerdings dem Vernehmen nach zu erlangen sein würde. Mögen aber die, in neuerer Zeit verbreiteten Nachrichten über die außerordentliche Fruchtbarkeit und das gesegnete Klima Californiens auch der Wahrheit vollkommen gemäß sein, was denn doch noch einer gründlichen Prüfung bedarf, so ist es eines Theils die Frage, ob eine am stillen Meere belegene Küste für den heimischen Handel große Vortheile bieten würde, anderentheils wird die Nachbarschaft der immer vorwärts dringenden settlers der Vereinigten Staaten Nord-America's, des unruhigen Mexico's und kriegerischer Indianerstämme zu einer militairischen Kraftentwicklung nöthigen, welche leicht gleiche Wirkung auf das Gedeihen der Niederlassung üben könnte, als der bewaffnete Zustand der Algerischen Colonien auf die Entwicklung dieser.

Nach gründlicher Ueberlegung aller dabei zur Sprache kommenden Verhältnisse und Rücksichten wird man wohl auf das Resultat gelangen, daß man sich damit begnügen muß, den deutschen Auswanderern, wo sie sich zusammensinden, die deutsche Sprache zu erhalten, sie in größeren Massen zusammenzuhalten, und mit dem Bewußtsein der Nationalabstammung auch die Sympathie für das Mutterland durch fortgesetzte indirecte Verbindungen zu pflegen.

Gelingt dies, so wird auch der Zweck, der oben ausgesprochen worden ist, im Wesentlichen gesichert sein.

Sobald die deutschen Auswanderer sich ihre Sprache erhalten, und in solchen Massen nebeneinander wohnen, daß ein lebhafter Verkehr unter ihnen möglich wird und sie das Bewußtsein eines Gegensatzes gegen ihre angloamerikanischen Nachbarn erhalten, wird das Gefühl, der großen Nation jenseits des Weltmeeres vor Allem anzugehören, unter ihnen lebendig werden, sie werden einen sittlichen Halt bekommen, sich die ihrer Zahl und ihrer Arbeitsamkeit gebührende Geltung im neuen Vaterlande verschaffen und aus dem innern Zusammenhange mit dem Mutterlande auch zu einem äußeren Verkehr hinüberstreben.

Es fragt sich nur, wie jene Zwecke erreicht werden sollen? Ein einfaches Mittel scheint sich dadurch an die Hand zu geben, daß in neuester Zeit sich verschiedene Privat-Vereine gebildet haben, die einen ganz äh-

lichen Zweck haben und unter denen der Verein von 24 deutschen Fürsten zur Begründung einer deutschen Gemeinde in Texas am meisten von sich reden macht. Aufscheinend würde die Regierung durch eine kräftige Förderung dieser Vereine am leichtesten zu ihrem Ziele gelangen. Aber über die Lebensfähigkeit und die Tendenz derselben darf man noch kein Urtheil fällen. Das unglückliche Schicksal der belgischen Niederlassung in Guatemala erregt im Allgemeinen kein günstiges Vorurtheil für solche Privat-Unternehmungen und gegen das Gelingen des Versuches in Texas dürften auch aus speciellen Gründen manche Zweifel zu erheben sein. Mag aber auch diesen Unternehmungen eine bessere Zukunft bevorstehen, als man zu erwarten geneigt ist, so ist es in keinem Falle schon jetzt an der Zeit, daß die Regierung die Protection dieser Vereine übernimmt und ihnen thätige Unterstützung zukommen läßt. Dazu tritt das Bedenken, daß alle solche Vereine sich nie von der Tendenz werden frei machen können, die Auswanderungen zu befördern und wenigstens diese factische Folge haben werden; daß also die Regierung durch Begünstigung derselben dem Uebel, dessen nachtheiligen Folgen sie abhelfen will, wieder Vorschub thun würde. Für die nächste Zeit wenigstens werden die Regierungen diese Sache unmittelbar in ihre Hände nehmen müssen, wenn auch dadurch der Umfang der Einwirkung auf den Zustand der deutschen Auswanderer, wie die Vermittelung der Privat-Vereine ihn möglich machen würde, nothwendig beschränkt wird. Die Vereine wollen direct größere politische deutsche Gemeinden begründen und diesen durch Mittel von außen und durch Benutzung der in ihnen selbst liegenden Hilfsmittel die Möglichkeit gewähren, eine nationale Selbstständigkeit zu behaupten, den Zusammenhang derselben mit dem Mutterlande aber durch eine fortwährende Einwirkung von diesem aus vermitteln. Eine solche directe Thätigkeit liegt außerhalb der Sphäre der Staats-Verwaltung und sehr leicht würde sie völkerrechtliche Conflictte herbeiführen, welche abgesehen von allen andern Folgen, alle ferneren Bemühungen für das Wohl der ausgewanderten Deutschen vereiteln würden.

Was die Regierung jetzt thun kann, um die beiden Zielpunkte, die oben als diejenigen, die zunächst zu erstreben sind, zu erreichen: Erhaltung der deutschen Sprache, Zusammenhalten der Ausgewanderten in größeren Massen und Pflege der Sympathie für das Mutterland durch indirecte Einwirkungen und Hilfe dürfte sich

1. auf eine Unterstützung des Kirchen- und Schulwesens in den deutschen Niederlassungen und
2. auf eine thätige Fürsorge der Consulu in den Landungsplätzen, vielleicht schon von Agenten in den Abgangshäfen, um die Auswanderer möglichst nach solchen Punkten zu lenken, an denen sie bereits einen Stod von Landeuteu finden,

beschränken.

Die zweite Maßregel hängt so genau mit der, von der Tagespresse und dem Handelsstande so häufig angeregten Frage wegen einer Reorganisation des Consularwesens zusammen, daß eine abgefonderte Erörterung zu keinem Resultate führen würde. Sie würde nur dann

ausführbar sein, wenn man den Consular-Agenten eine ausgedehnte Thätigkeit zumuthen und Geschäftskenntnisse bei ihnen voraussetzen könnte. Sie würden sich in fortlaufender Kenntniß von dem Zustande der deutschen Ansiedelungen, von dem Geschäftsverkehr der Landcompagnien erhalten, die Käufe für die Ansiedler vermitteln, Contracte für den Transport derselben abschließen, die Bildung der Local-Gemeinden vorbereiten müssen.

Die erste Maßregel würde leicht zur Ausführung gebracht werden können, und es ist schon von des Königs Majestät mehrfach in diesem Sinne durch Unterstützung deutscher Candidaten, welche in der Union als Prediger auftreten wollen, gewirkt worden. Mehrere Privatvereine haben ebenfalls die Vorbereitung und Absendung deutscher Prediger und Schullehrer nach Nordamerika zum Zwecke. Es ist hier auch an die Gustav-Adolf-Vereine zu erinnern. Bei Allem, was bisher in diesem Sinne geschehen ist, hat man aber lediglich religiöse Zwecke im Auge gehabt; das unsägliche religiöse und sittliche Elend vieler Tausenden von Deutschen, welche ganz ohne allen Gottesdienst und Unterricht leben, und der jammervolle Zustand auch der meisten organisirten Kirchen-Gemeinden hat durch jenen Beistand gebessert werden sollen; nicht aber hat man dabei bezweckt, die deutsche Sprache und das Bewußtsein der deutschen Nationalität unter den Nordamerikanischen Deutschen dadurch zu erhalten.

Wie bedeutungsvoll für die Erhaltung dieser nationalen Elemente die deutsche Kirche und die deutsche Schule ist, wird von vielen Nordamerikanischen Deutschen sehr lebhaft empfunden und auch durch die entgegengesetzte Erfahrung bewiesen, daß der klägliche Zustand derselben viele deutsche Gemeinden in die Arme vorzüglich der Methodisten zc. treibt und mit diesem Uebergange auch immer der Untergang der deutschen Sprache verbunden ist.

Wie auch sonst die Erfahrung für diese Bedeutung des nationalen Gottesdienstes und der nationalen Schule spricht und wie den Auswanderer-Gemeinden dadurch allein der rechte Halt gegeben werden kann, ist in einem Aufsätze „Vaterländische Colonien und Auswanderung“ in der beiliegenden Nr. 101 der Börsen-Nachrichten der Ostsee von 1844 in ansprechender Weise ausgeführt worden. Für den deutschen Auswanderer dürfte aber das kirchliche Leben noch von weit größerer nationaler Bedeutung sein, als für den Ansiedler aus anderen Stämmen, namentlich den englischen; denn er bringt keine politische Institutionen mit, die mit seinem innersten Leben verwachsen sind, und ist der Staat ihm auch nicht fremd gewesen, so waren es doch seine Formen.

In welcher Art aber eine solche Hilfe für die Nordamerikanischen Deutschen und überhaupt die Auswanderer deutschen Stammes am zweckmäßigsten zu bringen sein wird, darüber dürften demnächst Vorschläge von Personen zu erfordern sein, welche mit den Verhältnissen der Auswanderer aus eigener Anschauung näher vertraut sind.

Berlin, den 17. Februar 1845.

## Anlage XXXV.

### Die erste deutsche Kriegs-Flotte.

#### I.

Die klägliche Hilflosigkeit, in welcher sich bei Eröffnung des Vorgehens gegen Dänemark die deutschen Küstenländer befanden, die Angst vor der von einer Beschießung bedrohten Städte, erweckten in ganz Deutschland die Ueberzeugung von der Unentbehrlichkeit einer Flotte. Noch vier Jahre zuvor hatte man Preußens ersten Versuch, eine Seemacht zu gründen, verlacht. Der Bau der kleinen Korvette „Amazone“ in Stettin hatte weder in Preußen noch im übrigen Deutschland Anklang gefunden. Jetzt, wo das kleine Dänemark mit seinem Duzend Schiffen die ganze deutsche Schifffahrt mit einem Schlage lahmlegen, wo ein einziger dänischer Dampfer ganz Hamburg in Schach halten konnte, regte sich allgemein das Gefühl der Scham über einen solchen Zustand. Die Erinnerungen an die alten glorreichen Zeiten der Hanse und des großen Kurfürsten wurden wieder lebendig. Man empfand endlich die Lächerlichkeit der dreizehn Flaggen, welche von deutschen Schiffen wehten<sup>1)</sup>. Der Ruf nach einer deutschen Seemacht schallte durch alle Gauen. Ueberall entstanden Vereine und wurden trotz der schlechten Zeiten Sammlungen für eine Flotte ins Werk gesetzt<sup>2)</sup>.

Bei der Bundesversammlung in Frankfurt regte zuerst Professor Drohnen die Angelegenheit an. Er verlangte in einer Denkschrift sofortigen Ankauf von Schiffen und Bemannung kriegstüchtiger Kaufahrer zum Kriege gegen Dänemark nach dem von den Vereinigten Staaten einstmals im Unabhängigkeitskriege gegebenen Muster. Binnen 14 Tagen könne man den Danebrog von der Ostsee vertreiben. Veranlaßt durch diese Vorschläge, wie es scheint, beantragten die siebenzehn dem Bundestage beigedordneten Männer des öffentlichen Vertrauens beim Ausschusse für Revision der Bundesverfassung: Daß das Geeignete geschehen möge, damit Deutschland auch zur See der bewaffnete Schutz nicht fehle. Die Bundesversammlung hatte bereits am 13. April Preußen ersucht, durch Vertrag mit einer Seemacht die deutsche Schifffahrt nach Möglichkeit sicher zu stellen. Sie blieb bei der Berathung der eben erwähnten Anträge am 18. April auf diesem Standpunkte stehen, obwohl es nicht an Stimmen fehlte, welche aus Mißtrauen gegen Preußen unmittelbare Verhandlungen des Bundes mit den Seestaaten verlangten. Ueber weitere Maßnahmen wollte man ein Gutachten der Gesandten Preußens, Hannovers, Mecklenburgs, Oldenburgs und der Hansestädte abwarten. Indessen schon wenige Tage später entschloß man sich, den Senator Banks nach London zu senden, um Lord

<sup>1)</sup> Selbst die Stadt Rostock und die oldenburgische Grafschaft Ansbauhen hatten eigne Flaggen auf ihren Fahrzeugen.

<sup>2)</sup> Siehe die Schilderung in „Die Gegenwart.“ Leipzig, Brockhaus, 1818 I. S. 465. ff.

Balmertson Aufklärungen über den Streit mit Dänemark zu geben und Schritte wegen Ankaufs von Schiffen zu thun. Dieser Abgesandte kam Ende April in England an. Vor ihm hatten sich zur ähnlichen Zwecke ein Herr Parvustädt aus Bremen und der badische Abgeordnete Karl Rathy, letzterer im Namen des Frankfurter Fünfziger Ausschusses, nach der englischen Hauptstadt begeben.

Preußen wurde von der Bundesversammlung ersucht, die Bemühungen Banks nach Kräften zu unterstützen. Man war dazu in Berlin um so eher bereit, als der König schon seit Ausbruch des Kriegs für Ankauf einiger Kriegsschiffe von Bundeswegen eingenommen war. Der preussische Vertreter stellte in Frankfurt sofort unbeschränkten Kredit für den ins Auge gefassten Zweck zur Verfügung, und Banks erhielt Anweisung, sich nach geeigneten Schiffen umzusehen und mit Banks in enges Einverständnis zu treten.

Dank den Anstrengungen des preussischen Generalkonjuls Hebler konnte Banks schon am 28. April über 7 zum Verkauf angebotene Dampfer berichten. Aber er rieth dringend von ihrer Erwerbung ab, da sie bis auf einen nicht für Geschäfte gebaut seien, Preußen weder Mannschaften noch Offiziere habe, die Fahrt nach der Ostsee zur Zeit durch die Dänen gesperrt sei und schließlich der ganze deutsche Bund in London nicht 10,000 Pfund Kredit genieße. Auch Banks sehe aus diesen Gründen von einem Kauf ab. Die ganze Flottenangelegenheit lasse sich überhaupt erst nach Friedensschluß und Einsetzung einer starken Bundesregierung rationell regeln<sup>1)</sup>. Eine weitere Entschliessung der preussischen Regierung in der Angelegenheit fand damals, hauptsächlich wohl wegen der dringenden andern Sorgen und der Zerfahrenheit der Verwaltung, nicht statt.

Die ersten wirksamen Schritte zur Bildung einer Seemacht gingen von Hamburg aus. Hier entschlossen sich Ende April eine Anzahl Rheder, drei Segelschiffe unentgeltlich zum Kriege gegen Dänemark zur Verfügung zu stellen. Die Herren Rob. M. Sloman; Koss, Vidal & Comp., J. Cesar Godeffroy & Sohn, A. J. Woldsen bildeten ein Komitee und setzten sich mit dem Senat wegen der Armirung der drei von ihnen gestellten Fahrzeuge: „Godeffroy“ (später „Deutschland“), „Franklin“ und „Johanna“ in Verbindung. Da der Senat sich zur Hergabe von Geldmitteln außer Stand erklärte, wurde eine Rhederverammlung abgehalten, wobei reichliche Zeichnungen stattfanden. Das Komitee wandte sich alsdann auch an Preußen um Unterstützung. Hier lehnte man indessen unter Hinweis auf die geplante Bundesflotte jede Beihilfe an Geld ab. Die Hamburger gingen daher mit den an Ort und Stelle gezeichneten 110,000 Thalern zunächst an die Armirung des „Deutschland“ und „Franklin“. Gegen 1000 Seelente meldeten sich zum Dienste auf ihnen. Die Leitung der Arbeiten wurde Ende Mai einem englischen Marinekapitain Strutt, den Godeffroy gewonnen hatte, übertragen. Er erklärte, daß das Schiff „Deutschland“, um praktisch verwendbar zu werden, eines vollständigen

<sup>1)</sup> Einige Tage später theilte er mit, daß auf eine vertrauliche Anfrage die engl. Admiralität sich zum Verkauf einiger kleinen langsamen und altmodischen aber brauchbaren Fregatten für 10–12,000 Pfund bereit erklärt habe.

Umbaus bedürfe, der seinen Anlauf nöthig mache. Ueberdies bezeichnete er jede kriegerische Aktion ohne den Besitz von mindestens 3 Dampfern für unmöglich. Um für Aufbringung weiterer Mittel in Deutschland Stimmung zu machen und zugleich über die zweckmäßigste Art des Vorgehens ins Reine zu kommen, entschlossen sich die Hamburger im Einvernehmen mit dem Fünfsziger Ausschuss zu Frankfurt am 11. Mai einen Marinekongreß einzuberufen.

Die Einladung für Preußen wurde an den damaligen Handelsminister von Patow gerichtet, welcher, ohne dem auswärtigen Minister auch nur ein Wort davon mitzutheilen, den Navigationsdirektor Schröder aus Danzig nach Hamburg schickte. Ein so tüchtiger Sachverständiger dieser Mann war, so wenig war er damals zu Vertretung Preußens geeignet. Obwohl geborner Preuße stand er nämlich formell noch in Diensten Hollands, wo er lange Marineoffizier gewesen, da seine feste Anstellung in der Heimat noch nicht erfolgt war. Infolge dessen gelang es ihm nicht, den wünschenswerthen Einfluß bei dem Anfang Juni eröffneten Kongreß zu gewinnen. Seine Eigenschaft als holländischer Offizier, diente sogar den eifersüchtigen Nordseestaaten als Mittel, um gegen Preußen zu hetzen. Viel kam bei der Versammlung nicht heraus. Am 6. Juni einigte man sich nur dahin, daß die deutsche Flotte aus 12 Fregatten, 6 Schraubendampfern und 150 Kanonenbooten bestehen müsse. Der Preis wurde auf 10 Millionen Thaler veranschlagt. Die Admiralität sollte in Hamburg ihren Sitz haben. Für Leitung derselben wurde Prinz Adalbert in Aussicht genommen.

Während der Hamburger Kongreß diese Erörterungen pflog, blieb man in Preußen nicht unthätig. Auf Antrag des Kriegsministers bewilligte der König am 23. Mai 131000 Thaler zum Bau von 18 Kanonenschaluppen. Zur Leitung der gesammten Marineangelegenheiten wurde eine eigene Abtheilung beim Kriegsministerium gebildet. Weitergehende Maßregeln regte Prinz Adalbert an. Er verfaßte im Mai 1848 eine Denkschrift<sup>1)</sup>, worin er die Ueentbehrlichkeit einer Flotte zur Vertheidigung der deutschen Küsten und zum Schutze des deutschen Handels darlegte. Zu ersterem Zwecke hielt er 40 Kanonenboote und 80 Schaluppen, zu letzterem 6 Fregatten mit Schrauben und 12 Dampfschiffe für hinreichend. Wollte man freilich Preußen in den Stand setzen, im Falle eines Krieges in der Ostsee einigermaßen seinen Feinden gewachsen zu sein, so wären 20 Linienschiffe, 10 Fregatten und 30 Dampfer erforderlich. Unter dem Vorsitz des Prinzen fand eine kommissarische Verathung in Berlin statt, worin keine Anschauungen allgemeine Zustimmung fanden. Die weiteren Entschliessungen wurden indessen von dem Ausgange der Frankfurter Verathungen und der Flüssigmachung der Mittel abhängig gemacht.

Zu Frankfurt war mittlerweile die Nationalversammlung zusammengetreten. Noch tagte sie keine Woche, so stellten Herffscher und Noß am 26. Mai den Antrag auf Bildung eines Marineausschusses. Der preussische

<sup>1)</sup> Diese Denkschrift wurde im Juni als Manuscript vom Marine-Ausschuss der Bundesversammlung veröffentlicht. Sie ist abgedruckt in Tesdorpf: Geschichte der k. Deutschen Kriegsmarine. Kiel und Leipzig 1889. S. 19 ff.

General von Radowiz, welcher in diese Kommission gewählt war, beantragte alsdann am 8. Juni, mit direkter Autorisation des Königs, die Verwendung von 6 Millionen Thalern für Marinezwecke. Am 14. erstattete er der Versammlung Namens des Ausschusses unter großem Beifall Bericht. Obwohl einige extreme Elemente wie Schlössel und Wiesner unter Hinweis auf das darbennde Volk protestirten, faßte das Parlament fast einstimmig den Beschluß: „Die Nationalversammlung wolle den Bundesstag veranlassen, daß auf verfassungsmäßigem Wege von den einzelnen Staaten die Summe von 6 Millionen Thalern und zwar zur Hälfte gleich, zur Hälfte nach sich heranstellendem Bedürfnisse aufzubringen sei, um damit die Begründung des Anfangs einer deutschen Flotte zu beschaffen. Ueber die Verwendung dieser Summe solle die zu bildende provisorische Centralgewalt der Nation verantwortlich seyn“.

Kurz zuvor hatten sich die immer mehr in Geldverlegenheit kommenden Hamburger an den Ausschuß der Nationalversammlung gewendet. Am 15. Juni verwies dieser nach längerer Debatte den Antrag an die Bundesversammlung. Hier wurden am 19. 300,000 Thaler Beihilfe bewilligt. Das Hamburger Komitee kaufte damit 3 Dampfschiffe der Hamburg-Huller Dampfschiffahrtsgesellschaft, und rüstete sie aus. Ein damit gegen die Dänen beabsichtigter Handstreich unterblieb aber, angeblich auf bestimmte Weisung Wrangels vom 11. Juli 1848.

In Berlin verfolgte man den Gang der Dinge zu Frankfurt sehr aufmerksam. Man war nicht gewillt, sich die Führung in dieser Angelegenheit entwinden zu lassen. Schon am 10. Juni forderte der Kriegsminister Graf Kanitz das Staatsministerium zu schleuniger erster Erwägung der Vorschläge des Prinzen Adalbert auf. Er bemerkte dabei, es sei politisch sehr wichtig, daß Preußen sich thatsächlich an die Spitze der deutschen National-Interessen stelle und womöglich jederzeit die Initiative ergreife. Die Nothwendigkeit einer Flotte sei aber seit Jahren in Deutschland anerkannt<sup>1)</sup> und gerade die Lösung dieser Frage daher von besonderer Wichtigkeit. Der damalige Finanzminister Hansemann schloß sich durchaus der Auffassung seines militairischen Kollegen an und stellte zum Ban von Schiffen jährlich zunächst 2 Millionen Thaler in den Etat ein. Der auswärtige Minister war ebenfalls, besonders mit Rücksicht auf den Krieg mit Dänemark, einverstanden. Bestimmte Beschlüsse wurden allerdings bei der unsichern Lage aller Verhältnisse noch nicht gefaßt. Vor der Hand beschränkte man sich darauf, die wichtigsten fremden Seestaaten um Mittheilung ihrer nautischen Dienst- und Exercierreglements sowie von Plänen guter Kriegsschiffe zu ersuchen. Auch wurden die Gesandten beauftragt, Umschau nach deutschen Unterthanen, die in fremden Marinen dienen, zu halten und sie für eine heimische Flotte zu gewinnen. Allerdings erzielte man damit wenig Erfolg. Die deutschen Marineoffiziere im Auslande wollten alle erst Klärung der deutschen Verhältnisse abwarten. Schweden verweigerte die Mittheilung der Reglements; Rußland erklärte,

<sup>1)</sup> Vgl. A. B. die Aufsätze von Wiede in der deutschen Vierteljahrsschrift 1844. III. Heft. 1848. III. Heft. Ferner „Gegenwart“, 1848. I. 439 ff. Titel: Ueber Errichtung einer deutschen Seemacht. Breslau 1848.

daß die seinen seit Peter dem Großen nicht gedruckt seien und verbarg sein Mißvergnügen über die deutschen Flottenpläne nicht. Nur England, Holland und die Vereinigten Staaten bewiesen Entgegenkommen.

Zu Frankfurt machte die Marinesache mittlerweile keine Fortschritte. Der vielköpfige Ausschuß der Versammlung war ungeeignet zur Leitung einer so schwierigen Angelegenheit. Die Mitte Juli ins Leben getretene Centralgewalt fand zunächst keine Zeit, sich mit der Flotte zu beschäftigen. Die Hamburger konnten mit ihrem Geschwader schalten, wie sie wollten und es riß daher dort eine ziemliche Mißwirthschaft ein. Die Aufforderung des Ausschusses an den Navigationsdirektor Schröder, zur Theilnahme an den Berathungen nach Frankfurt zu kommen, lehnte Preußen Anfang August ab.

Inzwischen wuchsen die Verlegenheiten des Komitees zu Hamburg. Man mußte immer mehr Mannschaften entlassen und konnte die nöthigen Umbauten aus Geldmangel nicht fortsetzen. Uebernahme der Schiffe durch das Reich wurde unabweisbar. Unterm 19. August ersuchte daher das Reichsministerium des Innern Preußen: Die Schiffe durch Direktor Schröder und zwei andere Danziger Sachverständige untersuchen zu lassen. In Berlin war man dazu bereit, aber man fürchtete, daß Schröders Urtheil in jedem Falle wegen seiner holländischen Staatsangehörigkeit Anfechtung erleiden würde. Man empfahl daher die Untersuchung doch lieber durch Oesterreicher, die ohnedies mehr von Kriegsschiffen verstanden, vornehmen zu lassen. Die Centralgewalt beauftragte schließlich den Major Teichert, Hauptmann Möring und Marineingenieur Morgan mit der Untersuchung und Abnahme der Flotille. Am 19. Oktober erstatteten diese Herren über die Ausführung ihres Auftrags Bericht. Es taugte danach von allen Fahrzeugen eigentlich nur der Dampfer „Lübeck“ etwas. „Hamburg“ war schlechter, und bei „Bremen“ waren die Kessel geradezu unbrauchbar. Von den Segelschiffen mußte der geliehene „Franklin“ als ungeeignet Eloman zurückgegeben werden. Die Fregatte „Deutschland“ wurde ebenfalls für untauglich zu einem Gesefchte erklärt. Alle 5 Schiffe besaßen zusammen nur 29 Matrosen und nur einen seekriegskundigen Offizier. Ohne kostspielige Reparaturen war an ihre weitere Verwendung nicht zu denken.

Unter solchen Umständen drängte sich die Nothwendigkeit, eine Marinebehörde ins Leben zu rufen und selbst ernstlich ans Schaffen einer Flotte zu gehen, der Versammlung in Frankfurt auf. Am 4. Oktober wandte sich das Reichsministerium an Preußen und erbat Sendung des Prinzen Adalbert, um die Centralgewalt in der Flottenache zu berathen. Auf die Befürwortung Camphausens hin genehmigte der König, daß der Prinz dem Rufe Folge leiste. Am 10. Oktober bestätigte der Reichsverweser den Beschluß der Reichsversammlung vom 14. Juni, betreffend die Verwendung von 6 Millionen Thalern für die Flotte. Die Hälfte davon sollte sogleich nach Maßgabe der Bundesmatrikel flüssig gemacht werden. Die Leitung der Marinegeschäfte erhielt der Reichshandelsminister Dudwiz übertragen.

Prinz Adalbert war, bis der Ruf aus Frankfurt an ihn erging, unermüdetlich für Stärkung der Seemacht Preußens thätig gewesen. Auf sein Betreiben hatte der König am 5. September den Ban von 22 weiteren

Kanonenschaluppen und Zollen angeordnet und eine Marinecommission unter Vorsitz des Prinzen geschaffen. In dieser Commission hatte man einen preussischen Flottengründungsplan ausgearbeitet, wonach binnen 5 Jahren unter Aufwand von 10 Millionen Thalern ein Geschwader von 6 Segel-, 6 Dampffregatten, 6 Dampforvetten und 80 Kanonenbooten gebaut werden sollte. Einen Theil dieser Seemacht gedachte man als Contingent Preussens zur deutschen Flotte zu stellen, einen anderen im Frieden zur Postschiffahrt zu verwenden.

Die Frage war nun, ob die preussische Regierung jetzt, wo das Parlament sich entgegenkommend zeigte, diese Stellung zu der Marinefrage auch fernerhin einnehmen wollte. Um darüber ins Klare zu kommen, setzte Prinz Adalbert gegen Mitte des Monats October folgende 11 Fragen auf:

1. „Soll die Marine ein rein deutsche seyn, und verzichtet Preussen dabey auf die Bildung einer eigenen preussischen Marine?“
2. Soll die Kriegsmarine die deutsche Flagge oder eventuell der preussische Theil derselben, statt ihrer die preussische Flagge und ein Vereinigungszeichen darin (etwa wie der brittische union jack in der obern Ecke zunächst dem Flaggenstod) führen?“
3. Sollen sämtliche Schiffe der Flotte deutsches oder soll ein Theil derselben preussisches Eigenthum seyn?“
4. Will Preussen seinen Contingent zur Seemacht in Gelde oder in selbst gebanten und selbst bemannten Schiffen stellen?“
5. Soll in jedem Falle ein Theil der deutschen Flotte auf preussischen Werften gebaut werden?“
6. Wünscht Preussen daß einer seiner Häfen unter allen Umständen Kriegshafen werde, ja besteht es auch darauf auf diesem Punkt (!), selbst wenn derselbe sehr bedeutende Mehrausgaben verurursachen sollte?“
7. Sollen die deutschen Secarjenale gleichwie die Bundesfestungen zu den betreffenden Regierungen gestellt werden?“
8. Soll die gesammte Marine der deutschen Centralgewalt direct und ausschließlich unterworfen seyn, oder soll Preussen über einen Theil derselben in näher feitzustellenden Grenzen zu verfügen befugt seyn?“
9. Soll die gesammte Flotte ein einziges rein deutsches Offiziercorps haben, oder soll als Unterabtheilung ein besonderes preussisches Offiziercorps bestehen?“
10. Sollen die Seelente aller Küstenstaaten ohne Unterschied zum Dienst der Flotte herangezogen werden können, und dann auf allen deutschen oder resp. nur auf den preussischen Schiffen zu dienen verpflichtet seyn? und sollen sie ausschließlich der Centralgewalt oder auch ihrem betreffenden Landesherren den Eid der Treue leisten?“
11. Soll die Küstenflottille (was ich jedoch für den Dienst nicht praktisch finden würde) anderen Bestimmungen als die eigentliche Flotte unterworfen werden?“

Das Staatsministerium legte diese Fragen am 23. dem König mit einem ausführlichen Berichte über die seither in der Sache beobachtete

Haltung vor. Das Ministerium theile voll die Ueberzeugung, daß Preußen auch in dieser Richtung „sofort Deutschland voranschreiten und hiermit zugleich einerseits seinen ausgesprochenen ersten Willen für Hebung der Wohlfahrt und Kräftigung des gesammten deutschen Vaterlandes bethätigen, andererseits den Standpunkt sich sichern müsse, den es nach seiner politischen Bedeutung wie nach seiner geographischen Lage in Deutschland auch in Bezug auf die Flotte zu behaupten berechtigt ist“. Längere Zeit hätten die Dinge so gestanden, daß Preußen an diesem Grundsätze streng festhalten mußte. Da indessen Oesterreichs Bande zu Deutschland sich lockerten und der Schwerpunkt Deutschlands zu Preußen neige, der aliquote Antheil Oesterreichs abnehme und der Antheil Preußens an Deutschlands Schifffahrt, Rhederei &c. steige, die Flotte daher nur in Norddeutschland gegründet werden könne, in Frankfurt sich überdies eine aufrichtige Annäherung an Preußen zeige, wie sie sich auch in Walberts Berufung kund thue, bestehe keine Gefahr einer Zurücksetzung der preussischen Interessen vor denen Oesterreichs und der Nordseestaaten. Es sei daher eine besondere preussische Flotte nicht nöthig. Auch erfordere die Würde Preußens bei der Marine nicht ein besonderes Contingent wie beim Heere und man vermeide so das stete Mißtrauen der andern Staaten gegen eine preussische Flotte. Man schage daher vor, zu entscheiden, daß die Flotte rein deutsch sein solle, was besondere Maßregeln Preußens zum Schutz seiner Interessen, wenn nöthig, nicht ausschliesse. Es dürfte das die andern Staaten geneigt machen, nicht bei den Anfängen der Flotte stehen zu bleiben. Allerdings müsse man Berücksichtigung der preussischen Werften und Fabriken verlangen. Herstellung eines Hauptkriegshafens an der preussischen Ostseeküste werde sich von selbst als unerläßlich zeigen. Die Arsenale und die Besatzung sollten deutsch sein und der Centralgewalt unterstehen. Auf diese Darlegungen entschied der König bereits am folgenden Tage:

- Zu 1. „Preußen würde sein eigenes Interesse abgesehen von allen politischen Gründen empfindlich verletzen, wenn es, neben der deutschen Marine, an eine eigene preussische denken wollte.
2. Es kann nur eine Flagge, ohne besonderes Abzeichen (Preussisches, Sächsisches, Hessisches, Meussisches) geben.
4. Bei der deutschen Marine ist das bei dem Landheer geltende System der Stellung von Contingenten unmöglich. Es können nur deutsche Schiffe existiren, sowie nur eine Flagge existiren kann.
- Das Preußen ein Geld-Contingent zu stellen hat, ist bereits entschieden. Die Uebernahme der in Preußen bereits gebauten Fahrzeuge wird beantragt. Daß auch künftig theilweise in Preußen für deutsche Rechnung im Einverständniß mit der Centralgewalt gebaut werde, dürfte zu erzielen sein, insoweit überhaupt in Deutschland gebaut wird.
7. Unter die Centralgewalt. Wir wollen ein Arsenal in Hamburg oder Bremen nicht unter die betreffende Regierung stellen.
8. Dem Prinzip nach ausschließlich der Centralgewalt. Praktisch ist vielleicht künftig für die preussische Ostsee eine besondere Einrichtung möglich.

9. Ein einziges Offizier-Corps.

10. Ein den 38 Landesherren zu leistender Separat-Eid ist nicht thunlich.

11. Nein.“

Zum Beirath verlangte der Prinz den Navigationsdirektor Schröder, der aber vorher fest in preussischen Dienst zu nehmen sei. Schröder wurde daher vom König zum Commodore mit dem Servis als Generalmajor ernannt und mit dem Major von Waagenheim ebenfalls nach Frankfurt gesandt<sup>1)</sup>.

Es begann jetzt in Frankfurt eine Zeit ernstlicher stiller Arbeit. Der Prinz trat an die Spitze einer technischen Marinecommission, in der außer einigen Abgeordneten Sachverständige verschiedener Staaten saßen. Hier wurde der Flottenplan entworfen und das gesammte einzuschlagende Verjahren aufs Gründlichste erörtert. Die eigentlichen laufenden Geschäfte lagen seit dem 15. November in der Hand der beim Handelsministerium errichteten Marinetheilung. Zu Råthen ernannte Dudoiw in ihr zwei Abgeordnete, den Dichter Dr. Wilhelm Jordan und einen Herrn Kerst, welcher einst Direktor des Marinearsenals in Rio de Janeiro und später Lehrer in Meseritz gewesen sein soll<sup>2)</sup>.

Die Berathungen der technischen Commission drehten sich um folgende Punkte: „1. Welche Streitmittel zur See kann Dänemark beim etwaigen Wiederausbruch des Krieges im Frühjahr entwickeln, was für Fahrzeuge und wie viele mußte Deutschland dem entgegenstellen; welchen Nutzen könne man sich davon versprechen; auf welche Weise und in welchem Umfange wären jene Fahrzeuge rechtzeitig noch zu beschaffen oder doch deren Beschaffung anzubahnen, damit sie dem bis zum Kriegsanfange Erlangten im Verlaufe des Krieges zuwüchsen. 2. Was ist zur Erhöhung der Wehrhaftigkeit Deutschlands gegen Dänemark durch Küstenbefestigung noch zu thun erforderlich und zwar durch Küstenbefestigungen einerseits zum Schutze der Küsten überhaupt, andererseits aber und insbesondere zum Schutze der aus Rücksicht auf den Kriegsschauplatz geeignetst belegenen noch unbefestigten Stationsorte der diesseitigen maritimen Streitmittel und der nöthigen provisorischen Arsenale. 3. Welcher Organisationsplan des Materiellen der Marine ist aus Rücksicht auf den dormaligen Standpunct des Flottenwesens bei andern Staaten, einer deutschen Flotte zu Grunde zu legen, um — noch abgesehen von dem etwaigen Endziel: Deutschland zu einer selbständigen Großmacht auch zur See zu erheben — nach Gattung und Anzahl der Fahrzeuge dem Handel ausgedehnteren Schutz gewähren zu können und zu einer offensiven Vertheidigung befähigt zu werden. 4. Wie viel Haupt-Kriegshäfen, Bersten, event. Häfen 2. Klasse sind nöthig, wo und wie sind sie anzulegen für den Bedarf einer nach Nr. 3 zu bemessenen Flotte, jedoch zugleich mit Rücksicht auf zulässige Erweiterung bei etwa

<sup>1)</sup> Dudoiw protestirte am 11. November sehr lebhaft gegen die Ernennung Schröders zum preussischen Commodore, weil damit die Besorgniß genährt werde, daß Preussen eine eigne Marine errichten wolle und weil andere fremde Offiziere denselben Rang fordern würden. In Berlin nahm man an, daß es der Centralgewalt hauptsächlich um Wahrung des Rechts zur Offiziersernennung zu thun sei und wies die Beschwerde ab.

<sup>2)</sup> Nach der Hamburger Broschüre: Die deutsche Marineverwaltung unter Herrn Dudoiw. 1849. S. 4.

eintretendem Bedarf. 5. Welche Geldmittel stehen für jetzt zur Disposition; wie sind sie auf das bereits Beschaffte oder noch bis zum 1. April zu Beschaffende oder doch ohne Verzug Vorzubereitende zu vertheilen; welche Summen sind, den Kriegsfall mit Dänemark angenommen, zur Unterhaltung u. der Bemannung, des oben gedachten Materials für das Jahr 1849 erforderlich; und endlich, welche Geldmittel würden zur Gründung einer Flotte im Sinne ad 3., zu ihrer Unterhaltung und Bemannung erforderlich; und, eine 10jährige Frist zur Completirung des Materiellen incl. der Hafen-Anlagen und Befestigungen vorausgesetzt, alljährlich in das Budget für die deutsche Marine aufzunehmen sein. 6. Welche Bemannung erfordert eine Flotte von dem Umfange ad 3., in welche Corps ist sie zu theilen, welcher Modus für Heranziehung, Auszubildung und Ertrag ist zu empfehlen, welche Gehälter sind vorläufig zu normiren; hieran unmittelbar aber die Frage geknüpft: welche Bemannung bedürfen die resp. bis zum 1. April er. und später, aber noch im Laufe des Jahres beschafften oder noch zu erwartenden Fahrzeuge; welche Mittel sind zur Deckung des Bedarfs an Seeoffizieren und Mannschaften jeden Grades der verschiedenen Corps (Matrosen-, Marine-, Maschinen- und Werk-Corps) vorhanden, auf welche Weise sind die Managements zu decken und in wie weit wird es dabei und in Erwägung der Kürze der Zeit nothwendig; von den für die fernere Zeit einer friedlichen Heranzubildung des ganzen Instituts als geeignetst vorgeschlagenen Wegen abzuweichen.“

Sinnsichtlich der bis zum Frühjahr verfügbaren Streitmittel zur See stellte man fest, daß einschließlich der von Preußen zu bauenden bis 1. Mai 1849 im Ganzen 80 Kanonenschaluppen und 6 Tollen vorhanden sein würden. Dazu kam die Hamburger Flottille und die preussische Segelkorvette „Amazone“. Außerdem wurde die Armirung zweier Privatdampfer in Hamburg und der Postdampfer „Christian VIII.“ aus Holstein, „Lübeck“, „Königsberg“, „Elisabeth“ und „Preussischer Adler“ in Aussicht genommen. Diese Macht erschien zu einem ernstlichen Vorgehen gegen Dänemark ungenügend, und es wurde die Beschaffung von 5 Dampfschiffen von 1000—1200 Tons und 10 Dampfavisos von 550 Tons als unerlässlich erkannt.

Da ein Bau der Schiffe in Deutschland viel zu lange Zeit erfordert hätte, wurden einige Sachverständige nach England geschickt, um dort passende Fahrzeuge zu kaufen. Sie erstanden zwei Handelsdampfer: „Acadia“ und „Britannia“, welche zu Kriegszwecken eingerichtet wurden, und bestellten den Bau einer Dampfschiffen von 850 und zweier Avisos von 550 Tons. Alle diese Schiffe sollten bis Juni in norddeutschen Häfen zur Verfügung stehen. Ein fertiger großer Dampfer „United States“, der im Frühjahr auch schon Preußen zum Kauf angeboten war, wurde in den Vereinigten Staaten erstanden. Auf Wunsch von Dudaß wurde im Januar 1849 der Fabriken-Kommissionsrath Wedding durch Minister von der Heydt zur Abnahme dieses Schiffes nach Amerika gesandt. Sechs Avisodampfer sollten endlich nach dem Beschlusse der Majorität der Kommission auf Ostjcewerften nach englischen Plänen neu gebaut werden. Die Kosten der gesamten Flotte wurden auf 21 Millionen Thaler veranschlagt.

für die Sicherung der deutschen Küsten war noch weniger geschehen als für Bildung einer Flotte. Die Kommission beschloß, zunächst die zur Befestigung in Aussicht genommenen Punkte durch Sachverständige untersuchen zu lassen und dann die nöthigen Einleitungen zu treffen.

Auch bezüglich der Anlage von Kriegshäfen faßte man vor der Hand erst genaue Besichtigung der Verticlichkeiten ins Auge. Doch stellte man die Principien fest, nach denen die Auswahl zu treffen war. Man war einig darüber, daß selbst im Falle des Zustandekommens eines Nord-Ostseealanals bei Rendsburg je ein Hauptkriegshafen in der Ost- wie Nordsee nöthig sei. Die Kosten dafür veranschlagte man gleichfalls auf 20 Millionen. Bei einer Vertheilung dieser und der Kosten der Flotte auf 10 Jahre unter der Annahme daß die Ausrüstung und Bemannung der Schiffe jährlich auch etwa 2 Millionen erfordere, wurde das jährliche Marinebudget auf 6 Millionen Thaler veranschlagt.

Die Mannschaft sollte nach Absicht der Kommission von den Nordsee-staaten auf der Grundlage allgemeiner Wehrpflicht ausgehoben werden. Wegen der Lösung der schwierigen Frage der Heranziehung tüchtiger Offiziere war die Kommission mit der Absicht von Duedwiz einverstanden, die geeigneten Kräfte in Amerika zu suchen. Schon im Oktober hatte der Minister die Vereinigten Staaten um Ueberlassung eines höheren Marineofficiers gebeten. Der amerikanische Gesandte theilte darauf Ende November mit, daß seine Regierung bereit sei, einen geeigneten Offizier für 6 bis 9 Monate zu beurlauben und der deutschen Centralgewalt als Berather zu überlassen. Im Januar 1849 kam dann der Commodore Parker aus Washington nach Frankfurt, um sich näher nach den Wünschen Deutschlands zu erkundigen. Indessen bekam dieser Offizier einen so schlechten Eindruck von dem Stande der Flottenfrage und der Lage der deutschen politischen Verhältnisse, daß er seine Regierung vor weiterem Entgegenkommen warnte.

Auch die geeignetere Organisation der Marinebehörden wurde erwogen. Man erklärte ein den politischen Schwankungen und Personenwechsel nicht angelegentliches Centralbureau in Frankfurt für die Geschäftsführung des Ministeriums und Rechnungskontrolle für ebenso nöthig wie ein Oberkommando nebst beratendem Marinestab in einer Stadt näher an der See. Unter dem Oberkommando sollte je 1 Divisionskommando für Nord- und Ostsee stehen.

Die Ausführung der hier aufgezählten Beschlüsse der technischen Kommission fand mancherlei Hindernisse. Zunächst stellte sich die Thatsache heraus, daß Oesterreich, Bayern, Sachsen und einzelne Kleinstaaten zur Zahlung ihres Beitrags an der ersten Rate nicht geneigt waren. Da auch die Sammlungen in ganz Deutschland nicht einmal 100,000 Thalern eingebracht hatten, entstand Geldverlegenheit. Infolge dessen machte Duedwiz mit der von Preußen wiederholt beantragten Uebernahme seiner Kanonenboote und Abrechnung der Kosten von Preußens Matrikularbeitrag Schwierigkeiten. Am 29. Dezember hielt Duedwiz eine Konferenz mit allen Bevollmächtigten der deutschen Staaten ab und beantragte Zahlung der zweiten Rate der 6 Millionen am 1. März und 1. Mai 1849. Camphanjen, der Vertreter Preußens befürwortete die Zahlung ohne

Rücksicht darauf, ob der deutsche Bundesstaat zustandekomme oder nicht und ob Oesterreichs Weigerung mehr Nachahmer finde.

In Berlin herrschte indeß die Ansicht, daß man diese Summe zur Deckung der Kosten für die Anschaffung der Kanonenboote und den Krieg gegen Dänemark zurückbehalten müsse. Die Ueberlassung der drei preussischen Postdampfer zu Kriegszwecken, welche Dudenow am 26. Januar 1849 beantragte, war nicht thunlich, da die Schiffe dazu wenig tauglich und außerdem für die Postfahrt nicht entbehrlich waren. Auch die Armitung der andern Privatdampfer kam nicht zustande.

Den Guß eiserner Kanonen hatte Dudenow in Lüttich und Rönnebeck bei Bremen bestellt, da sich angeblich andere Werke nicht bereit finden ließen und der preussische Kriegsminister zur Lieferung von Geschützen und Munition nicht imstande war. Wie es zur Abnahme der Kanonen kam, welche durch preussische Offiziere erfolgte, stellte sich heraus, daß die Rönnebecker Rohre unbrauchbar waren. Bei der Ueberführung der beiden in England gekauften Dampfer nach der Weser gerieth die „Acadia“ bei Terzshelling auf Grund und wurde schwer beschädigt. Einige Erfolge hatte Dudenow nur mit der Anwerbung von Offizieren. Es gelang einige tüchtige Belgier und Engländer zu gewinnen. Es fand sich auch ein Befehlshaber für die Flotte in der Person des Seeoffiziers in griechischen Diensten, Brommy. Dieser Mann, der am 30. September 1804 zu Anger bei Leipzig unter dem Namen Bromme geboren war, und von 1827—43 in der griechischen Marine gedient hat, war am 4. November 1848 vom Minister aufgefordert worden, seine Kraft dem Vaterlande zu widmen und die Organisation der Flotte zu übernehmen. Am 1. Dezember jagte er von Athen aus zu und kam einige Wochen später in Frankfurt an.

Die Marinekommission war inzwischen nach Erledigung ihrer Aufgabe am 11. Februar vom Reichsverweyer geschlossen und Prinz Adalbert abgereist. Die Hoffnungen, welche König Friedrich Wilhelm eine Zeit lang auf die Frankfurter Versammlung gesetzt hatte, wurden durch die Ereignisse nicht gerechtfertigt. Mehr und mehr schwand bei der Uneinigkeit im Parlament und den Regierungen die Aussicht auf die Herstellung eines starken einigen Deutschland. Damit sank natürlich die Reizung, weitere Opfer zu bringen. Am 1. März 1849 traf Preußen seine Anordnungen in der Ostsee gegen Dänemark ganz auf eigene Hand. Den Oberbefehl über die preussischen Seestreitmittel erhielt Prinz Adalbert. Die Kanonenboote führten nur die preussische Flagge. Dudenow nahm daraus Anlaß, Preußen das Recht zur weiteren Zurückhaltung der zweiten Rate zu bestreiten, da die Boote nun nicht mehr zur deutschen Marine gehörten. Freilich ohne Erfolg. Mitte Mai 1849 dankte das Reichsministerium ab und am 17. verließ Dudenow Frankfurt<sup>1)</sup>. Er mag manchmal bei seinen Maßregeln etwas zu sehr die hanseatischen Interessen im Auge

<sup>1)</sup> Er hat im Juli 1849 seine Marineverwaltung in einer Broschüre ausführlich gerechtfertigt, worin er im wesentlichen einen Rechenschaftsbericht, den er am 30. April 1849 im Parlament verlesen hat, wiederholt. Die Schrift zog ihm lebhafteste Angriffe aus Hamburg zu, wo man über sein geringschöpiges Urtheil hinsichtlich des dortigen Stollensomitees empört war. Vergl. auch Dudenow: Denkwürdigkeiten. Bremen 1877, an verschiedenen Stellen.

gehabt haben und von Vorurtheilen gegen Preußen bejeelt gewesen sein. Im Allgemeinen hat er doch in der kurzen Zeit und unter schwierigen Verhältnissen sehr Anerkennenswerthes zustande gebracht.

Die Duchtwißsche Verwaltung hat auch einen wesentlichen Antheil an der Bildung des kleinen Holstein'schen Geschwaders gehabt. Als der Unabhängigkeitskampf der Herzogthümer begann, hatten die Dänen leichtes Spiel. Eine einzige alte Korvette vermochte Kiel und Eckernförde wirksam zu blokiren. Die Statthaltertschaft richtete daher sofort ihr Augenmerk auf Ausrüstung einiger Fahrzeuge. Sie übernahm den Schooner „Elbe“ und den Dampfer „Kiel“, welche noch im Auftrag der früheren Landesregierung sich zu Altona in Reparatur befanden, und ging an den Bau von Kanonenschaluppen. Eine solche wurde aus Mitteln des Rendsburger Frauenvereins, vier weitere aus den Beiträgen eines Komitees in Kiel erbaut. Die Reichsmarineverwaltung rüstete diese Boote aus und übernahm sie im Februar 1849. Gleichzeitig ließ sie noch 6 Kanonenboote für die Herzogthümer bauen und gab die Mittel zum Kauf des Rad-dampfers „Bonin“ und des Schraubendampfers „von der Tann“. Diese Schiffe zusammen mit einem weiteren Raddampfer „Löwe“ und einem Kutter für die Seefadetten, welche noch die schleswig-holsteinische Regierung anschaffte, bildeten eine kleine Macht, welche sich der Dänen muthig erwehrt und ihnen manchen Schaden beigebracht hat. Es möge hier gleich erwähnt sein, daß es dem holsteinischen Geschwader unter Kapitain Donner gelang, verschiedene kleine Gefechte glücklich zu bestehen und mehrere werthvolle dänische Kauffahrer wegzunehmen. Im Juli 1850 ging freilich der Dampfer „von der Tann“ verloren. Er hatte sich nach Erbutung eines Handelschiffs mit seiner Prise nach der Trave begeben, verfolgt von einem viel größeren dänischen Kriegsschiff. Aber der Lübecker Senat wollte den Dampfer nur im Hafen dulden, wenn er seine Beute aufgebe und sich entwaffne. Der kleine „von der Tann“ zog es daher vor, trotz des lauernden Feindes wieder abzufahren. Vielleicht wäre er glücklich entkommen. Aber leider gerieth er auf Grund, mußte Nothsignale geben, und wurde so vom Feinde entdeckt. Da an Rettung nicht zu denken war, zündete die Besatzung das Schiff an und ging in Booten an Land<sup>1)</sup>. Der größte Sieg über die Dänen wurde am 4. April errungen aber nicht durch die Flotte sondern die Landbatterien von Eckernförde. Ihnen gelang es, das Linienschiff „Christian VIII.“ in die Luft zu sprengen und der schönen neuen Fregatte „Gefion“ das Steuer zu zerschießen. Das Schiff wurde darauf von dem bewaffneten Landsturm geentert und später von der Reichsmarine übernommen.

## II.

Bei Duchtwißs Sturz waren die Mittel für die Flotte beinahe erschöpft und die Frage wurde täglich brennender, in welcher Weise die junge Schöpfung zu erhalten sei. Am 24. Mai verlangte das neue Reichsministerium aufs neue von Preußen Zahlung der zweiten Rate unter Abzug der Kosten nur für die dem Reich gelieferte Munition. Am 12. Juni wiederholte es das Ansuchen und legte dabei dar, daß die Kredite

<sup>1)</sup> Preuß. Jahrbücher 1863. S. 593 ff.

zu Bestreitung der laufenden Ausgaben der Seezengmeisterei Bremerhafen, der nothwendigsten Bedürfnisse der nun seit kurzem in Activität begriffenen Nordseeflotte nahezu erschöpft seien und sich aus den gegenwärtigen Mitteln der Reichs-Kassen-Verwaltung nicht ergänzen ließen. — Wird dieß nicht auf anderem Wege möglich gemacht, so würde die traurige Nothwendigkeit eintreten, unsere endlich in See gebrachten Schiffe im Angesicht des Feindes alsbald wieder abzutakeln, die mit größten Anstrengungen gewonnenen Mannschaften zu entlassen und dadurch den wesentlichsten Theil der Schöpfung, welcher die meisten Schwierigkeiten gemacht hat, die Organisation und Disciplinirung des Personals selbst wieder zu vernichten — eine Maßnahme, die genügen würde der jungen deutschen Marine vor der Nation und vor ganz Europa moralisch den Todesstoß zu geben“.

Geheimrath von Kamptz, der damalige Vertreter Preußens in Frankfurt, hielt bei dieser Sachlage ein Einschreiten für angezeigt, freilich nicht im Sinne der Centralgewalt. Er meinte, es müsse ihr klar gemacht werden, daß sie unter den obwaltenden Verhältnissen, weder länger im Staube noch berechtigt sei, die Reichsfestungen und die Marine in den Händen zu behalten. Preußens Interessen würden sonst verletzt, da es die Hauptsumme beigetragen. „Zur Abwendung einer solchen Verletzung seiner eigenen Interessen und derjenigen seiner Verbündeten wird Preußen das Recht für sich in Anspruch nehmen können, als meistbetheiligter Staat an jenen Leistungen, für sich und seine Mitverbundenen zu verlangen, daß das Reichs-Ministerium das fragliche Bundes-Eigenthum ihm zur provisorischen Wahrnehmung übergebe und es fragt sich daher, ob die Regierung geneigt wäre, in der vorliegenden Angelegenheit auf diese Weise einzuschreiten“.

Gleichzeitig mit diesen Schriftstücken lief beim Ministerpräsidenten Grafen Brandenburg ein Brief des Raths in der Frankfurter Marineabtheilung Dr. Wilhelm Jordan ein, worin er die trostlose Lage der Dinge darthat und die Fürsorge des eben in Berlin niedergesetzten Verwaltungsrathes der auf Preußens Anregung geschlossenen Union der österreichischen Staaten für die Flotte in Anspruch nahm<sup>1)</sup>. General von Radowitz, dem dieses Schreiben vorgelegt wurde, bemerkte dazu: „Bildung einer deutschen Marine gehört zu den größten Bedürfnissen des deutschen

<sup>1)</sup> Der Brief, datirt vom 14. Juni 1849, lautete wie folgt: „Wie auch die Gestaltung des deutschen Bundesstaates ausfallen möge, so ist doch wohl für den Fortbestand der bisherigen Marinerschöpfungen und ihre Weiterführung in der Vereinigung der drei norddeutschen Königreiche schon jetzt ein genügender Boden gewonnen, und ich zweifle nicht, daß dieselben, selbst für den ungünstigsten und unwahrscheinlichsten Fall, daß sie allein bleiben, bei dem überwiegenden Interesse, welches namentlich Preußen und Hannover an unsrer Behrhaftigkeit zur See haben müssen, keinen Augenblick anstehen würden die fernere Organisation der Flotte nöthigenfalls allein in die Hand zu nehmen.“

Von dieser Voraussetzung ausgehend, erlaube ich mir nun, Euer Excellenz darauf aufmerksam zu machen, daß gerade die Marine einer definitiven Feststellung der Organisation ihrer obersten Centralbehörde schon in der nächsten Zeit dringend bedarf und sich ohne eine solche, bei der vollkommenen Unsicherheit, ja ich möchte sagen, offenkundigen Kalliosität der hiesigen Zustände, unmöglich einer gedeihlichen Entwicklung erfreuen kann. Die Schwächensitzung der andern Reichsministerien fällt auch auf das Marineministerium, welches allein noch in Wahrheit und Wirklichkeit besteht und eine betrüb-

Bundesstaates, welche Gestalt dieser auch schließlich annehmen möge. Kein Staat hat mehr als Preußen das dringendste Interesse dabei, daß hierin vorgeschritten werde. Was seit einem Jahre hierzu in Frankfurt geschehen ist, frunkte an dem schwankenden unzusammenhängenden Zustande der ganzen sogenannten Reichsregierung; mannigfache Ursachen haben noch dazu mitgewirkt, daß selbst nicht soviel geleistet worden ist, als unter den erschwerten Umständen möglich gewesen wäre. Immer aber ist wenigstens ein Anfang vorhanden, sowohl in Schiffsmaterial als in Ausrüstung und an Mannschaften, und in diesem steckt bereits eine Summe von mehreren Millionen Thalern. — Es waltet daher ein großes Interesse ob, daß das Vorhandene nicht bei dem Auflösungsprozesse der Reichsregierung veruntreuet oder verschleudert werde. — Ein unmittelbares Eingreifen der Preussischen Regierung scheint mir jedoch im gegenwärtigen Momente noch nicht möglich; so lange der künstlich erhaltene Fortbestand der Reichsregierung noch dauert, wird diese den einzigen materiellen Zweig ihrer Thätigkeit nicht aus den Händen lassen. Während dieser Zeit kommt es daher nur darauf an, eine genaue Controlle über den Gang dieser Verwaltung zu besitzen.“ Sei erst der Auflösungsprozeß der sogenannten Reichsregierung beendet, so könne man dann, wenn der Stand der

sehr ausgedehnte Verwaltung zu führen hat, lähmend zurück, und meiner Meinung nach muß die Marine sobald als möglich, um einen festen Halt zu gewinnen, dem Theil des deutschen Bundesstaates angeschlossen werden, als dessen Verwirklichung die Einsetzung des beabsichtigten Verwaltungsrathes mit Freuden begrüßt werden wird.

Aber nicht bloß in ihrem Ansehen, sondern auch in ihrer Existenz sieht sich die, mit so großen Anstrengungen und Opfern namentlich von Seiten der Nord- und Ostseestaaten, begründete Schöpfung bedroht, wenn ihre nicht die kräftigste Unterstützung eben dieser Staaten in der nächsten Zeit zugetrieben wird.

Es sind gegenwärtig außer einer Anzahl Kanonenböde, und abgesehen von den in Schleswig und Holstein geschaffenen maritimen Streitkräften, die zur Zeit noch von der Statthalterchaft der Herzogthümer verwaltet und unterhalten werden, in der Nordsee in activem Dienste 1 Segelfregatte, 2 Dampfskorvetten und 1 Dampffregatte, zu denen in nächster Zeit 1 Dampfskorvette, 1 schwere Dampffregatte, im Laufe des Sommers noch 3 Dampfskorvetten, 1 Dampf- und 1 Segelfregatte hinzukommen werden. Die Organisation des Personals für die activen Schiffe ist vollendet, die volle Zahl der erforderlichen Seeleute gewonnen und in der Einübung begriffen. Eine Seerzeugmeisterei mit provisorischem Arsenal ist in Thätigkeit, Depots in den verschiedenen Hafenstationen der Nordsee sind angelegt. Eine deutsche Kanonengießerei für schweres Schiffsgeschütz ist in voller Arbeit mit sechs Bohrmaschinen; zur Anlage eines Winterhafens sind die Vorarbeiten begonnen und kann derselbe noch in diesem Jahre rechtzeitig fertig werden, wenn die erforderliche Betriebskraft zu Gebote steht.

Alein alle diese Schöpfungen, die bereits Millionen gekostet haben, müssen in wenigen Wochen ins Etoden kommen und wieder zu Grunde gehen, die Schiffe im Angesicht des Feindes abgetakelt, die mit unglücklichen Anstrengungen eingemessenen disciplinirten Mannschaften demnächst wieder entlassen werden, wenn uns nicht sehr bald finanzielle Hülfe geleistet wird, denn ein sehr erheblicher Theil der bewilligten Kontributionsbeiträge ist noch nicht eingegangen: Bayern hat bisher nur einen kaum nennenswerthen Theil seiner Quote, mehrere andere Staaten, unter ihnen Sachsen, noch gar nichts bezahlt, und das Reichsfinanzministerium, welches noch über eiss Millionen Gulden längst fälliger Ausstände zu fordern hat ist nicht mehr im Stande, uns mit den dringend nothwendigen Mitteln zu versehen. Die Fonds, die uns noch zur Verfügung stehen, werden kaum hinreichen, uns noch 3-4 Wochen über Wasser zu halten, und die Einschränkungen zu denen wir dadurch gezwungen sind, werden in der Zukunft unverhältnismäßige Rechenlosen verursachen, wenn diese Katastroph nicht bald ein Ende nimmt.“

Marinesache fortlaufend genau verfolgt worden sei, ohne Weiteres das Nöthige zur Uebernahme der Flotte veranlassen. Obwohl der Kriegsminister von Strotha sich für sofortiges Eingreifen des Verwaltungsraths entschied, wurde Jordan im Sinne von Radowiz beschieden. Die entwickelten politischen Verhältnisse ließen das Abwarten angezeigt erscheinen.

Am 6. Juli wurde der Vertreter Preußens im Verwaltungsrathe des Raibündnisses, General von Canitz, angewiesen, die Uebernahme der Marine mit dem Bemerken zur Sprache zu bringen, daß der einfachste Weg dazu eine vorherige Verlegung der Marineverwaltung an die Nordsee zu sein scheine. Da die Marinerräthe Jordan und Kerst einer solchen Maßregel sehr geneigt wären, lasse sich vielleicht der Reichsminister dazu bestimmen.

Der Finanz- und stellvertretende Marineminister in Frankfurt war damals der reiche Hamburger Kaufherr Merk, nachdem General Jochims am letzten Juni die Stadt zusammen mit dem Reichsverweser verlassen hatte. Jochims war der Uebertragung der technischen Marineleitung an die See, wie sie von Anfang an als nothwendig erkannt war, nicht abgeneigt gewesen. Auch Merk sah die Vorzüge der Maßregel wohl ein, aber er wollte um keinen Preis die Marine aus den Händen der schattenhaften Centralgewalt gleiten lassen, um so weniger, da er als Hamburger von preussischer Leitung der Flotte nichts wissen mochte. Nicht minder eifersüchtig war Hannover auf Preußen. Im Verwaltungsrathe wies es am 12. Juli 1849 sofort darauf hin, daß auf dem von Preußen vorgeschlagenen Wege wohl nichts zu erreichen sein werde, da Merk jedenfalls seine Hand nicht dazu bieten würde und das Marineeigenthum fast ganz in Staaten sich befinde, die nicht zur Union gehörten. Es beantragte unter allgemeiner Zustimmung, daß Preußen eine Regierung veranlasse, sich von der Frankfurter Centralgewalt einstweilen die Leitung der Marine im Namen des Deutschen Bundes übertragen zu lassen. „Wobei dann die Krone Preußen im Vereine mit den durch das Bündniß vom 26. Mai d. J. verbundenen Regierungen, diesem Staate gegenüber die Verpflichtung zu übernehmen haben würde, für den einstweilen nöthigen Aufwand zur Unterhaltung des fortlaufenden Dienstes vielleicht für eine bestimmte Zahl von Monaten die Bürgschaft zu übernehmen, wogegen binnen dieser Frist alsdann der eintretende Staat mit der bisherigen Marineverwaltung das Liquidationsgeschäft in Ordnung zu bringen und die künftige Regulirung des Marinewesens mit den Theilnehmern zu concertiren haben würde.“

Natürlich verstand Hannover unter der zu ersuchenden Regierung sich selbst. Des guten Zwecks willen ging Preußen darauf ein und erklärte sich bereit, im Vereine mit den andern Staaten die nöthigen Geldmittel zur Verfügung zu stellen, wenn Hannover die Marineverwaltung in seine Hand bekomme und im Einverständniß mit dem Verwaltungsrath leite.

In der That zeigte sich bald, daß auf Zustimmung der Centralgewalt zur Verlegung der Marinebehörde an die See nicht zu rechnen war. Die von den drei Marinerräthen Kerst, Jordan und Marcard unterzeichnete betreffende Denkschrift vom 3. Juli wurde einfach ad acta gelegt und Alles gethan, um Preußens Absichten zu durchkreuzen. Oesterreich,

welches bis dahin keinen Heller zur Flotte gezahlt, wies plötzlich für Juni 100 000 fl. an und erklärte sich bereit, dieselbe Summe allmonatlich beizusteuern. Bayern versprach Nachzahlung seiner Rückstände vom 1. August ab. Mit dem Nachlassen der finanziellen Verlegenheiten sank aber auch die Aussicht auf die Uebertragung der Marine an Hannover. Aus Haß gegen Preußen hätte sie Merck freilich im Nothfall noch als besten Ausweg ergriffen, aber im Grunde des Herzens wünschte er das ganze Geschwader zur Packetsahrt zwischen Hamburg und Brasilien zu verwenden. Ende Juli that Hannover allerdings Schritte in Frankfurt wegen der Uebernahme der Flotte, aber bei der geschilderten Lage und der Feindseligkeit seines Vertreters, Oberfinanzraths Witte, gegen Preußen vergingen Wochen, ohne daß etwas über ein Resultat verlautete.

Inzwischen war das deutsche Geschwader um ein neues Schiff bereichert worden. Wie erwähnt, hatte noch Duckwitz in Amerika einen großen Dampfer „United States“ angekauft, mit dessen Abnahme Wedding betraut worden war. Die Regierung der Vereinigten Staaten hatte die Ausrüstung des Schiffs in jeder Weise gefördert und sogar staatliche Bestände dazu angewiesen. Als sie aber im Frühjahr 1849 einem andern Ministerium Platz machen mußte, und der aus Deutschland zurückgekehrte Commodore Parker ein sehr ungünstiges Bild von den deutschen Verhältnissen entwarf, wurde plötzlich dem Einspruch der Dänen gegen das bisherige Vorgehen Gehör geschenkt. Die Absahrt des Schiffs wurde an die Bedingung geknüpft, daß es nicht zu Feindseligkeiten gegen einen Amerika befreundeten Staat verwendet werde. Vergebens erhob Köhne als Gesandte der Centralgewalt Vorstellungen hiergegen. Im Mai gelang es nur gegen Stellung von Bürgschaft Erlaubniß zur Ueberführung des Dampfers nach England zu erhalten. Wedding kam mit ihm Ende Juni in Liverpool an. Bei der damaligen politischen Krise im Deutschen Bunde und dem pekuniären Interesse Preußens an der Flotte, hielt der Kriegsminister von Strotha Beschlagnahme des Schiffs ebenso wie der in England in Ban befindlichen Dampfer für angezeigt. Dazu konnte man sich im auswärtigen Ministerium nicht entschließen, man wünschte lieber die Schiffe vor der Hand unter Hinweis auf die von den Dänen drohende Gefahr in England festzuhalten. Aber die Frankfurter beantragten Kapitain Donner mit der Uebernahme des Schiffs und schickten am 12. Juli Kerst nach England, um über das Verbleiben des Schiffs Entscheidung zu treffen. Mitte August fand die Ueberführung des Dampfers nach Bremerhafen statt, wo er den Namen „Hansa“ erhielt.

War man schon hiervon in Berlin nicht angenehm berührt, so erregte die peinlichste Ueberraschung ein Telegramm des Gesandten von Balan in Frankfurt vom 13. August, worin er meldete, daß Kerst, General Eberle und Major von Wigleben vom Ministerium abgesandt worden, um Offiziere und Mannschaften auf „das Reich und dessen Regierung“ zu vereidigen. Unter ganz andern Verhältnissen hatte am 27. Mai Kerst die Vereidigung auf dringende Vorstellungen Brommhs und Befehl von Jochims angeregt, um die Disziplin auf der Flotte besser handhaben zu können<sup>1)</sup>. Am 12.

<sup>1)</sup> Nach den Angaben und öffentlichen Erklärungen Kersts.

Somit kamen Merd und Jochnus in ihrem Streben, die Pläne Preußens zu durchkreuzen, wie man später erfuhr, auf die Sache zurück und trafen in aller Stille die nöthigen Anordnungen. Preußen ersuchte noch am selben Tage, wo das Telegramm einlief, die Regierungen der Nordseestaaten, die Vereidigung zu hindern. Es fürchtete mit Recht neue Verwickelungen davon und wies darauf hin, daß der größte Theil des Marinepersonals den Staaten angehöre. Aber dieser Schritt kam zu spät. Der feierliche Akt war durch den Admiral Brommy schon am 7. und 8. August vorgenommen worden. Uebrigens protestirte auch nur Oldenburg gegen die Vereidigung, während Hannover, welches wahrscheinlich vorher unterrichtet war, sich auf Mittheilung an den Verwaltungsrath beschränkte.

Bei der durch diesen Schritt bewiesenen festen Absicht der dahinsiehenden Centralgewalt, an der Marine festzuhalten, der stillen Unterstützung dieses Verhaltens durch Oesterreich und der innern Zerfahrenheit des von Preußen gegründeten Raibundes war auf freiwillige Abtretung der Flotte kaum noch Aussicht. Aber die immer wieder eintretende Geldverlegenheit nöthigte Merd, neue Mittel zu suchen. Er kam auf seine alte Absicht zurück und schlug Witte vor, daß Hannover die zur Unterhaltung der Marine erforderlichen Gelder aus eigener Kasse vorschieße. Der preußenfeindliche Oberfinanzrath nahm keinen Anstand unter vollständiger Ignorirung der Union mit dem Reichsfinanzminister einen Vertrag zu vereinbaren, wonach Hannover von der Centralgewalt den Auftrag annehmen sollte, im Namen sämmtlicher Bundesstaaten die Marineverwaltung zu führen und die Kosten zur Deckung der Schulden und zum ferneren Unterhalt aufzubringen. Die Verwaltung sollte im steten Einverständnis mit der Centralgewalt erfolgen und letzterer bei Ausbruch eines Kriegs gegen Erstattung der hannoverschen Aufwendungen die sofortige Verfügung über die Flotte zustehen. Jährliche Rechnungslegung, Zustimmung zur Besetzung der Beschlöhhaberstellen und zu Gehalts erhöhungen, sowie das Recht der Kündigung des Abkommens zu jeder beliebigen Zeit, war ebenfalls für die Centralgewalt ausbedungen.

Gewiß hätte Hannover ganz gern die ihm von Merd und Witte zugedachte Rolle gespielt. Aber es fehlte ihm leider dazu das Geld und so entschloß es sich am 30. August 1849 den Verwaltungsrath von dem Geschehenen in Kenntniß zu setzen und Anweisung der zur Uebernahme nöthigen Mittel im Betrage von 350 000 Thalern sofort und 40 000 Thalern monatlich „als Voranschuß für die Gesamtheit des Deutschen Bundes“, zu beantragen.

Das auswärtige Ministerium war nicht abgeneigt, Hannover die nöthigen Gelder zur Verfügung zu stellen, um so die Flotte in die Hand der Union zu bekommen, aber es war nicht gewillt, der nicht anerkannten Centralgewalt die Verfügung über die Marine im Kriegsfall zuzugestehen. Auch der Kriegsminister erachtete den Besitz einer Flotte für so nöthig, daß er das Geldopfer für gerechtfertigt erklärte. Aber auch er verlangte Ausschließung jedes Verfügungsrechts der Centralgewalt und Sicherstellung der preussischen Ansprüche im Falle des Scheiterns der Union. In dieser Hinsicht schlug er Ueberwinterung eines Theils der Flotte in preussischen

Häfen, gemeinsame Organisation der Marineverwaltung mit Hannover und Ernennung des Oberbefehlshabers durch Preußen vor.

Es fand darauf gegen Ende September eine Erörterung der Angelegenheit im Staatsministerium statt. Am 20. wurde der Verwaltungsrath von den dabei gefaßten Beschlüssen in Kenntniß gesetzt. Preußen war danach einverstanden: A. Daß der Verwaltungsrath ohne spezielle Prüfung der von Hannover mit der provisorischen Centralgewalt geführten Verhandlungen Hannover definitiv Ermächtigung erteile, sich von der bisherigen provisorischen Centralgewalt „im Namen aller Mitglieder des Deutschen Bundes und für dieselben“ die Verwaltung der deutschen Marineangelegenheiten in der Nordsee ohne irgend einen Vorbehalt wegen etwaiger Kündigung der Uebereinkunft oder wegen eventueller Rückgabe des Oberbefehls der Marine an die Centralgewalt im Kriegsfall, auch mit Ausschluß jeder Disposition derselben über die Flotte, bis zu dem Zeitpunkt, wo sich sämtliche Mitglieder des Deutschen Bundes über eine andere Art der Verwaltung der Marineangelegenheit geeinigt hätten, nach einem zu diesem Zweck aufgenommenen Inventar, übertragen lasse, „wobei es sich von selbst versteht, daß das durch die Vereidigung des Marine-Personals und der Mannschaft noch stattfindende Band zwischen diesen und der bisherigen provisorischen Centralgewalt in angemessener Weise gelöst werde“. B. Die preussische Regierung setze dabei voraus, daß dem Verwaltungsrath von der hannoverschen Regierung die Zusicherung erteilt werde: „die gedachte Nordseeflotte und Alles zur Marine gehörige Eigenthum werde, so lange Hannover sich der Verwaltung unterziehe, in ihrer Verwahrung verbleiben, und darüber in keinem Falle ohne Zustimmung des Verwaltungsraths verfügt werden; sie werde bei dem Detail der Verwaltung nach bestimmten noch näher festzustellenden Grundsätzen verfahren und sich über die Aufstellung solcher Grundsätze mit der von Seiten des Verwaltungsraths hierzu besonders zu ermächtigenden diesseitigen königlichen Regierung verständigen, wobei zugleich die Fragen zur Erörterung zu bringen sind: a. ob nicht von der ferneren getrennten Verwaltung der deutschen Marine in der Nordsee und in der Ostsee abzusehen und eine Verschmelzung beider Eskadrons und ihrer Verwaltung herbeizuführen seyn, und b. ob es nicht dem allseitigen Interesse entsprechen dürfte, die technische und administrative Verwaltung beider Theile der deutschen Marine einem etwa in Hamburg niederzusetzenden Marinecollegium zu übergeben, welches mit einem an dessen Spitze zu stellenden und ad interim von Preußen zu ernennenden Oberbefehlshaber dem Verwaltungsrath unterzuordnen wäre?“ Es wäre das ebenso wie Bildung eines mit der Verwaltung zu betrauenden Marinekollegs sehr wichtig. Die nähere Organisation hätten Preußen und Hannover zu leiten. Uebrigens habe Hannover nach dem sächsischen Vorschlag außerdem (respektiv das Marinekolleg) dem Verwaltungsrath monatliche Berichte zu erstatten. C. Unter obigen Bedingungen sei Preußen bereit, seinen Antheil an den nöthigen Mitteln vorschnhweise zu zahlen. D. Höchst dringlich sei sofortiger Beschluß des Verwaltungsraths über Unterbringung der Nordseeflotte. In der Weser und Elbe lasse sich nach sachverständiger Ansicht das Nöthige nicht mehr herstellen, dagegen sei Ueberführung nach den preussischen geschützten Häfen möglich, womit sich der

Verwaltungsrath durch Schreiben vom 4. September schon einverstanden erklärt habe. Auch die Fregatte „Gefion“ solle nach Preußen gehen, wenn es gelinge, sie unter Administration des Verwaltungsraths zu bringen.

Hannover erklärte darauf, daß es die Forderung A. für nicht durchsetzbar in Frankfurt erachte und ihm die in C. in Aussicht genommene Art der Ausbringung der Gelder nicht sicher genug erscheine. Gegen eine Ueberführung der Schiffe nach der Ostsee beständen auch Bedenken. Um die Sache zum Abschluß zu bringen, verzichtete Preußen nun auf alle Vorbehalte unter der einzigen Bedingung, daß eine Auflösung des Vertrags nur in dem Momente der Bildung einer neuen von allen Staaten gebildeten Centralgewalt erfolge. Aber auch das half nichts mehr. Die Frankfurter brachen die Verhandlung Anfang Oktober unter dem Vorwande, der späteren Bundesleitung nicht vorgreifen zu wollen, einfach ab, da sie auf Hilfe von anderer Seite hofften.

Zu der Zwischenzeit war nämlich der Einfluß Oesterreichs mehr und mehr gewachsen. Schwarzenberg benutzte die Centralgewalt, um damit Preußens Unionpläne zum Scheitern zu bringen. Anfang September tauchte das Gerücht auf, daß Jochmus die Flotte nach dem Mittelmeer senden und Oesterreich übergeben wolle. Graf Rechberg sowohl wie der Erzherzog Johann hatten wiederholt davon gesprochen und auch Jochmus hatte der Absicht lauten Beifall gezollt. In Berlin traute man den Frankfurtern allgemein einen solchen Plan gern zu. Das Kriegsdepartement wie der Kriegsminister verlangten daher, daß schnelligt vorgebeugt und im Nothfall Beschlag auf die Schiffe gelegt werde. Um Sicherheiten zu haben, sandte man den Oberstlieutenant von Wangenheim am 4. September nach Bremerhafen und wies auch den Ministerresidenten von Kampf in Hamburg an, unter Hand Nachrichten einzuziehen. Dem letzteren gelang es nicht Sichereres in Erfahrung zu bringen. Wangenheim dagegen stellte bei seinem Besuche des Geschwaders fest, daß der Admiral Brommy zu einer Fahrt nach dem Mittelmeer weder die Gelder noch Neigung besaß und entschlossen war, sich von Oesterreich in keine Falle locken zu lassen. Er fand im Uebrigen die Schiffe in guter Ordnung und nur die Eifersucht der fremdländischen Offiziere unter einander störend. Der Admiral klagte über den Mangel an Einrichtungen zum Ueberwintern in Weser und Elbe und die Nichtanerkennung der deutschen Flagge durchs Ausland, wodurch die Flotte in sehr schiefe Stellung komme. Einer Ueberführung der kleineren Schiffe nach der Ostsee zeigte er sich nicht abgeneigt.

Einstliche Schritte zur Auslieferung der Flotte an Oesterreich geschahen nun allerdings seitens der Centralgewalt nicht, doch unterließ sie keine Gelegenheit, um Preußen ihre Feindseligkeit zu beweisen. Kerst, der seine Sympathien für Preußen nicht vorsichtig genug verhehlt hatte, wurde Mitte September unter dem Vorwande des Geldmangels plötzlich entlassen. Jordan, der damals gerade die bestellten Schiffe in England besichtigte, erhielt dadurch einen solchen Schrecken eingejagt, daß er fortan nur den Willen der Frankfurter blind ausführte.

Nach Abbruch der Verhandlung mit Hannover war natürlich von Ueberwintern der Flotte in der Ostsee überhaupt keine Rede mehr. Das Reichsministerium faßte vielmehr jetzt ausländische Häfen ins Auge.

Bei dem Mißtranen, welches das Verhalten der Centralgewalt in Berlin einflößte, hielt man es für angezeigt die Dinge in der Nähe genau zu überwachen. Zu diesem Zwecke wurde Kerst Ende September vom Ministerium nach Bremerhafen geschickt, um die Flotte zu beobachten und nöthigen Falls Mittel und Wege vorzuschlagen, um ihrer Beführung vorzubugen. Im Uebrigen machte man aus den Gefühlen gegen die Frankfurter kein Hehl und der auswärtige Minister erklärte um diese Zeit <sup>1)</sup> in der I. Kammer auf eine Interpellation hin, daß der Verdacht einer beabsichtigten Ueberführung der Flotte nach Oesterreich allerdings bestehe. Man erreichte damit wenigstens, daß das Reichsministerium aus Angst vor dem überall entstehenden Geschrei der Presse in der Oberpostamtszeitung erklären ließ, daß jene Maßregel nicht beabsichtigt und die Nachricht in Berlin erfunden sei, sowie in einem Rundschreiben vom 12. Oktober leugnete, daß die Absicht einer Sendung der Flotte nach dem Mittelmeer je bestanden habe. Man gab nur zu, daß mit Belgien und den Vereinigten Staaten Verhandlungen über das Ueberwintern der Flotte geschwebt hätten <sup>2)</sup>.

Mit Recht war Preußen abgeneigt, die Schmach einer Ueberwinterung der Schiffe im Auslande zu dulden, um so weniger, da im Oktober verlautete, daß die Centralgewalt aus Noth Theile der Marine verpfänden wolle. Am 21. Oktober 1849 wurde daher auf Veranlassung des Kriegsministers dem Verwaltungsrath die Frage vorgelegt, wie im Nothfall die Abfahrt der Schiffe zu hindern und wo sie unterzubringen seien. Bei der Eifersucht der Nordseestaaten gegen Preußen und ihrer Abneigung gegen einer Fahrt nach der Ostsee kam aber kein brauchbarer Entschluß zustande. Man begnügte sich mit der Resolution, daß man dahin wirken wolle, die Schiffe in einem deutschen Hafen zu bergen oder sie zeitweilig kreuzen zu lassen. Wiederholte Vorstellungen in Hannover, für Unterbringung der großen Dampfer in Swinemünde zu wirken, blieben erfolglos.

Während dessen beobachtete Kerst zum großen Aerger der Frankfurter aufmerksam die Verhältnisse an der Nordsee und prüfte die verschiedenen Häfen auf ihre Brauchbarkeit. Die Flotte besaß damals 82 Offiziere, 748 Matrosen, 29 Maschinisten und 82 Soldaten. Bromm,

<sup>1)</sup> 28. September.

<sup>2)</sup> Die Oesterreichische Regierung ließ außerdem am 3. November in Berlin erklären: „Daß Parteipartisanen sich zu solcher die Würde einer befreundeten Regierung verletzenden Interpellation hinreißten ließ, konnte sie nicht befehlen, aber es mußte sie übertrauen und unangenehm berühren, daß ein solcher Angriff nicht, wie er es verdient, zurückgewiesen wurde. Ihr scheint es ein gemeinsames Interesse aller Regierungen, daß derlei Versuche die öffentliche Meinung von der Tribüne aus irre zu führen und mit berechneten Erfindungen aufzuheben, gebührende Antwort erbalten. Auch in den aufgeregtesten Zeiten der Wiener Tribüne sind derlei unwürdige Voraussetzungen gegen Preußen nicht ausgesprochen worden, und wären sie es, so würde die kaiserliche Regierung es für eine Pflicht erachtet haben, auch nicht den Schatten einer Berechtigung hierzu bestehen zu lassen.“

In dieser Gesinnung glaubt sie in künftig vorkommenden Fällen dieselbe Rücksicht von Seiten der befreundeten Königlich Preussischen Regierung beanspruchen zu dürfen.“

mit dem Kerst wiederholt sprach, klagte immer über Geldmangel und die mangelnde Anerkennung der Flagge. Nach österreichischen Häfen erklärte er wiederholt nicht fahren zu wollen. Kerst war unvorsichtig genug, ihm unter der Hand Vorschläge zu machen, sich auf Seiten der Union zu stellen. Davon wollte der Admiral nicht nur nichts wissen, sondern er meldete die Sache auch in Frankfurt, wo das natürlich den Haß gegen Preußen noch schürte. Hinsichtlich geeigneter Plätze zum Uebervintern der Schiffe stellte Kerst fest, daß sowohl bei Brake als in der Geste bei Bremerhafen genügend Raum für die größern Schiffe sei. Als geeignetsten Hafen aber erkannte er den Zahdebusen. Er schrieb darüber: „Die Zahde ist ein Busen, welcher selbst von den etwas entfernteren Bewohnern der Nordseeküste weniger gekannt zu sein scheint, als die Busen und Buchten Amerikas. Daß sich hier ein Kriegshafen ersten Ranges schaffen läßt, unterliegt keinem Zweifel und es wäre unsern Seecoffizieren zur ernstesten Pflicht zu machen, sich mit diesem Busen (wie überhaupt mit den deutschen Gewässern an der Küste) auf das sorgfältigste bekannt zu machen.“

Nach befanden sich zwei Schiffe des Geschwaders in England. Es waren das die beiden in Bristol in Bau gegebenen Dampfer „Infa“ und „Kazique“, welche für Neubauten in Deutschland als Modell dienen sollten. Bei der steigenden Geldverlegenheit kam die Centralgewalt Mitte Oktober auf den Plan, die beiden Fahrzeuge für 24 000 Pfund an Rothschild zu verpfänden. Kriegsminister von Strotha, der besonderen Werth auf diese Dampfer legte, war über diese Nachricht so entrüstet, daß er verlangte, Preußen solle schleunigst die für die Schiffe noch geschuldeten 15 000 Pfund zahlen und sie nach Swinemünde schaffen lassen. Das auswärtige Ministerium war bereit, darauf einzugehen. Generalkonsul Hebelcr in London, der bisher die Geschäfte für die Centralgewalt besorgt hatte, erhielt unterm 31. Oktober die vertrauliche Anfrage, ob er die Schiffe nach Zahlung der darauf lastenden Schuld nach Swinemünde senden und dem Reichsministerium einfach mittheilen wolle, daß er die Schuld bezahlt und die Schiffe abgefesendet habe, um sie dem Deutschen Reiche möglichst bald zur Verfügung zu stellen. Der alte Generalkonsul hatte indessen dagegen Bedenken. Deshalb und da auch das Pfandgeschäft mit Rothschild nicht zustande kam, ließ man den Gedanken wieder fallen.

Es kam dazu, daß Anfang November sich Aussicht auf einen Umschwung der Verhältnisse zeigte. Bei einem Besuch in Oldenburg erklärte sich der Admiral nämlich bereit, die Schiffe nach Brake überzuführen, falls dieser Hafen sofort in Stand gesetzt werde. Der Vermittler, der oldenburgische Oberst Moste, schöpfte ferner die Hoffnung, daß es ihm gelingen werde, mit dem in ewiger Geldflemme befindlichen Admiral ein Abkommen zu treffen, wonach die Verfügung über die Flotte in die Hand Oldenburgs käme. Die oldenburgische Regierung wandte sich nach Berlin, um Preußen zur Mitwirkung und Vorschuß der nöthigen Gelder zu bewegen. Das preussische Ministerium beschloß in einer Sitzung vom 11. November auf den Antrag einzugehen und 100 000 Thaler für die Flotte vorzuschießen. Man setzte Oldenburg davon am 14. in Kenntniß und stellte ihm anheim, „mit Vermeidung jeder Auffsehen erregenden Verhandlung der

Sache sowohl in ihrem eigenen als im Namen der durch sie vertretenen übrigen verbündeten deutschen Regierungen vertrauensvoll diejenigen Maasregeln zu treffen, welche nothwendig seyn werden, um jene Flotille dem deutschen Bunde in gutem Stande zu bewahren“. Natürlich wurde dabei vorausgesetzt, daß die Verwaltung des Geschwaders Hand in Hand mit Preußen geschehe. In diesem Sinne kam am 18. November ein Abkommen zwischen beiden Staaten zu stande, in dem Oldenburg sich außerdem verpflichtete, mitzuwirken, daß die Vorschüsse später von den deutschen Staaten ersetzt würden und zu diesem Zwecke nöthigenfalls auch das Flottenmaterial zu beschlagnahmen.

Brommy nahm, da gerade 30 000 Thaler Löhnung fällig und 40 000 Thaler sonstige Schulden vorhanden waren, das Anerbieten Oldenburgs, Vorschüsse zu leisten; mit Freuden an, obwohl er deren Herkunft kannte. Er sandte auch drei kleine Dampfer nach Brake, aber zur Ueberführung der großen Schiffe machte er keine Miene. Es zeigte sich auch bald, daß die Frankfurter von der Sache Wind hatten. Ende November erhielt der Admiral nämlich von Frankfurt Befehl, das erhaltene Geld sofort an Oldenburg zurückzahlen. Gleichzeitig wurde Hannover aufgefordert, 20 000 Thaler für die Flotte herzugeben. Aus Eifersucht gegen Preußen ließ es sich dazu herbei. Die großen Dampfer und alle Materialien blieben dafür auf seinem Gebiete und der „Ernst August“ wurde von Brommy in Gegenwart eines zu der Feierlichkeit abgeordneten hannoverschen Generalmajors getauft. Aber die von Hannover und Frankfurt einlaufenden Summen reichten nicht weit, das von Oldenburg bereits vorgeschossene Geld konnte nicht zurückgezahlt werden und bald mußte Brommy aufs neue in Oldenburg um Geld bitten. Dort wollte man aber nur nach Ueberführung der Flotte in den Braker Hafen zahlen, wozu sich Brommy nicht entschließen konnte.

### III.

Nach langen Verhandlungen kam unter den deutschen Staaten die Vereinbarung über Auflösung der schattenhaften Reichsregierung und Einsetzung einer Bundescentralkommission zustande. Am 21. December 1849 dankte der Reichsverweser ab und die Reichsministerien hatten ihr Ende erreicht. Die Frage war, in welches Verhältniß die Flotte zu der neuen Bundesbehörde treten sollte. Wenn es mit dem Wunsche nach Erhaltung der Seemacht wirklich Ernst war, konnte nicht im Zweifel sein, daß die neue Bundescentralkommission zur Verwaltung der Marine ungeeignet war. Oesterreich besaß keine eigne Flotte, seine Häfen gehörten nicht zum Bundesgebiet. Wie würde es dem Bunde die Verfügung über seine Schiffe anvertraut haben. Seine handelspolitischen und sonstigen Interessen waren ganz verschieden von denen des übrigen Deutschland. Es lag also klar, daß das neugeschaffene Geschwader ein rein norddeutsches bleiben mußte. Aber andererseits war die Flotte durch das Organ des ganzen Deutschland geschaffen worden und rechtlich vor der Hand Bundeseigenthum. In Berlin war man daher auch nicht geneigt, der Kommission das Verfügungsrecht über die Schiffe streitig zu machen. Der General vonadowitz erhielt vielmehr am 26. December Auftrag, in Frankfurt schleunige

Erörterung der zur Erhaltung der Flotte nöthigen Maßregeln zu beantragen und dahin zu wirken, daß jedem Uebergriffe von irgend einer Seite vorgebeut werde.

Am 3. Januar 1850 kam die Angelegenheit in Frankfurt zur Sprache. Man beschloß, die Regierungen um einen größeren Vorschuß für das Geschwader anzugehen. Die preussischen Kommissare General Radotwiz und Oberpräsident von Voetticher verlangten, daß Oesterreich entweder seine rückständigen Marinebeiträge zahle, oder einen Theil seiner Flotte dem Bunde überweise. Falls es das nicht wolle, solle es die Flotte den Staaten überlassen, welche das Geld aufgebracht hätten. Oesterreichischerseits behauptete man dagegen, daß Oesterreich seinen Theil am Seeschutze des Bundes durch seine Marine übe. Es stehe damit wie bei den Bundescontingenten des Landheers. Ein Ausgleich der Meinungen kam nicht zustande. Und ebensowenig erhielt Brommy Geld gehaut. Er bekam nur Erlaubniß, Vorschüsse Oldenburgs unter Versprechen baldiger Rückgabe anzunehmen. Dort forderte man aber fortgesetzt Verlegung der Flotte nach Brake, worauf er nicht eingehen mochte. Er sagte immer nur, daß er wohl wisse, auf welcher Seite das Heil Deutschlands liege und daß er im Nothfall sich dahin wenden werde, aber zu mehr wollte er sich nicht verstehen. Preußen zahlte daher schließlich die 100 000 Thalern Vorschuß ohne Bedingungen.

Oesterreichs böser Wille wurde immer offener. Es verlangte im Februar, daß es seine italienischen Matrosen entlassen und zum Ersatz einige Tausend Seelente an der Nordsee Küste werben wolle. Einerseits sollte, hieß es, so das bisherige unzuverlässige Personal beseitigt, andererseits einer deutschen Flotte die Mannschaft entzogen werden. In Frankfurt rückte die Angelegenheit nicht von der Stelle. Die Oesterreicher waren zu keiner bestimmten Erklärung über ihre Stellung zur Flotte zu bewegen. Am 20. Februar ließen sie nur auf Drängen Preußens sich herbei, zuzustimmen, daß sämtliche Staaten zu einer Erklärung über ihre rückständigen Marinebeiträge aufgefordert würden. Wochen über Wochen vergingen dann resultatlos aufs neue. Inzwischen wurde die Flotte aus den Bundesmitteln für die Bundesfestungen u. dergl. nothdürftig weitergehalten. Jordan, der immer noch als Rath der Marineabtheilung fungirte, und der österreichische Seeoffizier von Bourguignon besuchten die Nordsee Küste, um einen passenden Kriegshafen auszuwählen. Ein österreichischer General inspicierte das Geschwader, welches inzwischen noch durch die Ankunft der beiden in England erbauten Dampfer vermehrt worden war. Auf Bitten der Centralcommission wurde ein preussischer Offizier zur Ausbildung der Seejunker zur Flotte kommandirt. Ende März richtete die Bundescommission ein Circular an die Seestaaten, worin sie mittheilte, daß sie, um die Mannschaft zu beschäftigen und die Kosten zu mindern, Verwendung der fünf kleineren Dampfer zum Postdienst beabsichtige, und Vorschläge über besonders erwünschte Linien verlangte. In Preußen war man damit einverstanden und schlug Postverbindungen seiner Häfen mit Dänemark, Schweden, Rußland und England vor. Bremen wünschte eine Linie nach England, Hamburg solche nach Schweden und Norwegen. Zu-

gleich beantragte es Verwerthung der großen Schiffe für Fahrten nach Südamerika und Kalifornien.

Bei Einlauf der Erklärungen der Staaten über die Marinerückstände zeigte sich, daß fast alle weitere Zahlungen unter Hinweis auf das Beispiel Oesterreichs und Preußens verweigerten. Oesterreich schuldete 3 132 000 Gulden, Preußen 1 599 000 Thaler. Letzteres rechnete diese Summe auf die Kosten seines Ditschgeschwaders an, Oesterreich nahm dieselbe Stellung wie früher ein. Angesichts der schwierigen politischen Lage wagte ihm Preußen darin nicht ernstlich entgegenzutreten. So blieb Alles beim Alten. Das Geld in der Bundeskasse wurde immer knapper und Anfang Mai kam Brommy in solche Verlegenheit, daß der oldenburgische Oberst Moske meinte, er sei bereit, sich Preußen vollkommen in die Arme zu werfen. Kerst hielt den Moment für geeignet, auf den früheren Plan zurückzukommen, Oldenburg mit Uebernahme der Flotte zu betrauen und Brommy mit seinen Offizieren Oldenburg feierlich zu verpflichten. Aber in Berlin wollte man nicht noch mehr Geld aufs Ungewisse opfern und erst Regelung der deutschen Verhältnisse abwarten. — Die Noth wurde immer ärger auf der Flotte. In den Zeitungen wurden Gerüchte laut, daß der Admiral ein Schiff verkaufen oder verpfänden wolle.

Erst als der Bruch mit Oesterreich im Juli immer drohender wurde, und Moske die Frage anwarf, was im Falle der Auflösung der Bundeskommission und Spaltung der deutschen Staaten aus der Flotte werden sollte, zog man nochmals den oldenburgischen Plan in Erwägung. Am 14. Juli 1850 wurde der preussische Hauptmann Geppert nach der Wesermündung gesandt, um eintretenden Falls Brommy zu bestimmen, sich Preußen zur unbedingten Verfügung zu stellen. Er sollte dafür allen Offizieren Garantie ihrer Stellung bieten. Der Hauptmann überließ die eigentliche Verhandlung kluger Weise dem oldenburgischen Regierungsrath Erdmann. Die Unterredung mit Brommy fand am 28. Juli statt, hatte aber wie die früheren kein Resultat. Der Admiral erklärte Erdmann, daß es seiner Ehre gezieme, der Centralgewalt zu gehorchen, solange auch nur ein Schatten davon vorhanden sei. Verschwinde sie aber und werde die Existenz der Flotte bedroht, so wolle er ihr Schicksal in die Hand des Großherzogs legen. Geppert sagte er später, daß er allerdings die Ansicht hege, daß die Flotte zu Norddeutschland gehöre, aber er könne sich jetzt noch nicht darüber äußern, was er im Falle der Trennung Preußens von Oesterreich thun werde. Ohne Zweifel war er bei diesem Verhalten vom Einflusse Oesterreichs und Hannovers geleitet. Man ahnte hier die Absicht Preußens. Das hannoversche Ministerium wurde schon am 23. darüber in der Kammer interpellirt und Stüve erklärte sofort, daß ein großer Theil Deutschlands sich der Uebernahme der Flotte durch Preußen widersetzen werde.

Trotz der Haltung Brommys ließ man in Berlin die Sache nicht fallen, auch nicht, als die preussischen Bundeskommissare in Frankfurt sich lebhaft dagegen ausgesprochen. Sie erklärten, daß der einzige Grund zur Nachertigung des beabsichtigten Verfahrens Preußens, gänzlicher Mangel an Mitteln für die Flotte und Nothwendigkeit der Erhaltung dieses Re-

stiges, noch nicht vorliege und auch nicht eintreten werde, da bei einer Spaltung Oesterreich sicher für die Marine sorgen würde. Ueberdies gehörten zur Union auch die beiden Hessen und Thüringen, die mit ihren Beiträgen noch ganz im Rückstand seien und mithin kein Recht auf die Flotte hätten. Die Flottenbesatzung sei gegen Preußen. Nähme der Admiral dennoch heimlich Geld an, so würde das bald herankommen und Preußen schwer compromittiren. Man theilte diese Bedenken in Berlin nicht. Die beiden Kommissare erhielten am 10. August die Mittheilung, daß man heimliche Zahlungen an Brommy nicht beabsichtige, sondern in voller Offenheit die Vermittelung Oldenburgs in Anspruch nehmen werde. Man könne das Geschwader nicht in die Hände einer von der Union erkannten Centralgewalt fallen lassen. Komme es zur Spaltung in Deutschland, so könne, falls Brommy sich an Oldenburg wende, Niemand der Union und Preußen, welches das meiste Geld für die Flotte hergegeben, aus seinem Vorgehen einen Vorwurf machen. — Demgemäß blieb der Hauptmann Geyppert an der Nordsee und verhandelte weiter mit dem Admiral. Auf des letzteren Wunsch erklärte sich Preußen zur Beibehaltung der schwarz-roth-goldenen Flagge, auf welche die Mannschaft verpflichtet war, bereit und versprach ihm verschiedene Beförderungen im Offiziercorps, welche in Frankfurt abgelehnt worden waren. Mittlerweile ließ Oldenburg den Hasen von Brake für den Winter in Staud setzen und Dock anlegen. Um Sicherheit für die Kosten zu haben, mußte ihm Brommy den „Erzherzog Johann“ verspfänden.

Zu Frankfurt war man freilich weit entfernt, mit einer Ueberwinterung der Flotte in einem oldenburgischen Hasen sich einverstanden zu erklären. Man schlug wieder Wahl Antwerpens vor, während Preußen die Ostsee empfahl. Da indessen für keinen dieser Plätze die Einhelligkeit zu haben war, blieben eben nur Brake und die Geeste übrig. Der Admiral empfahl keinen dieser beiden Winterhäfen, sondern wünschte wieder Erlaubniß zu einer Uebungsfahrt. Dazu aber fehlte alles Geld. Die Leere in den Kassen war so groß, daß die Besatzung der den Dänen abunomminenen Fregatte „Gefion“ die noch in Holstein lag, ganz ohne Mittel geblieben wäre, wenn ihr nicht Preußen wiederholt Vorschüsse gesandt hätte. Am 2. September 1850 beschloß die Bundeskommission nach langer Debatte, Brommy die Wahl zwischen Brake und der Geeste freizustellen. Einige Tage später beantragte aber Oesterreich, den Fregattenkapitain Bourguignon abzusenden, um mit Brommy gemeinsam die Entscheidung zu treffen. Bei der Stellung dieses Herrn wäre denn die Wahl der Geeste sicher gewesen. Die preussischen Kommissare setzten daher durch, daß auch der preussische Marinefachverständige Oberstlieutenant von Wangenheim mit nach Bremerhafen abgeordnet wurde. Das Resultat dieser Reise war, daß Bourguignon für die Geeste, Wangenheim für Brake stimmte und Brommy unentschlossen blieb. Wie er indessen dachte, ergab ein Privatbrief, den er an Wangenheim richtete. Er erklärte sich darin plötzlich entschieden gegen Brake, das er nur gezwungen benutzen werde. Mündlich beschwerte er sich bei ihm auch über die Scudung Geypperts, die ihn seinen Offizieren gegenüber in eine sehr peinliche Lage gebracht habe. Doch fügte er wieder hinzu, daß er wohl wisse, wo die Zukunft der deutschen Flotte

ruhe. Es war somit klar, daß auf einen so schwankenden, unentschiedenen Charakter nicht ernstlich zu bauen war. Die Sendung Gepperts, der schon Anfang September abberufen war, wurde daher nicht erneut und in Frankfurt die Zustimmung zur Unterbringung der großen Schiffe in der Seeite ausgesprochen.

Anfang Oktober, als Radowicz auswärtiger Minister geworden war, wendete sich freilich Brommy an ihn und schrieb ihm: „Mein sehnlichster Wunsch die Anfänge unserer Marine mit denen Preußens in eine Unions-Marine verschmelzen zu sehen, ist bis jetzt leider nicht erfüllt worden und scheint der Zeitpunkt, wo dies geschehen soll, noch auf das Unbestimmte hinausgeschoben.“ Er legte dabei dar, daß Brate für große Schiffe untauglich sei und bei Ueberwinterung in der Seeite spätere Schwierigkeiten mit Hannover zu befürchten seien, weshalb eine Uebungsfahrt den besten Ausweg bilde. Aber jetzt ließ man sich in Berlin auf Nichts mehr ein. Der Brief wurde kühl und höflich beantwortet, und die Uebungsfahrt nadweg abgeschlagen. Die nächsten Monate kümmerte sich kein Mensch um die Flotte. Es erfolgte die Auseinanderetzung mit Oesterreich in Olmütz. Die Gefahr einer Spaltung war damit behoben. Auf die Unionspläne wurde vor der Hand verzichtet. An eine große deutsche auswärtige Politik war nicht mehr zu denken. Mehr und mehr wurde daher die ganze Marine als eine überflüssige Last empfunden.

Dieses Gefühl wurde um so lebhafter angesichts der Thatsache, daß der Widerstreit der Ansichten über diese Einrichtung unter den deutschen Staaten fortbestand. In der Frankfurter Marineabtheilung prägte sich dieser Zwiespalt so deutlich aus, daß über keine Maßregel Einstimmigkeit zu erzielen war. Diese Sachlage veranlaßte den preussischen Vertreter bei der Centralcommission, den Oberpräsidenten von Bötticher am 13. Januar 1851 in Berlin zum ersten Male die Auflösung der Flotte in Vorschlag zu bringen<sup>1)</sup>.

Das auswärtige Ministerium zog den Vorschlag in ernste Erwägung. Der Referent, Geheimer Legationsrath von Bülow, stellte sich dabei durchaus nicht ohne Weiteres auf die Seite Böttichers. Er war geneigt, die Marine wenigstens vor der Hand zu erhalten, wenn sich irgend ein Ausweg finden lasse. Nur eine Fortdauer des augenblicklichen Zustands erachtete auch er mit Recht für noch mehr schädlich als unnütz. „Schon seit einigen Jahren,“ führte er in einer Denkschrift an, „besteht die deutsche Nordsee-Flotille nur kümmerlich durch Schuldenmachen, namentlich durch Verwendung von Fonds, welche zu andern Zwecken bestimmt sind, auf deren Erhaltung. Man hat hierzu die für den Bau und die Ausrüstung der beiden neuen Bundesfestungen Ulm und Raftatt bestimmten Mittel, die Fonds für die jährliche Dotation der älteren Bundesfestungen Mainz und Luxemburg, ja selbst deren Approvisionnement-Fonds in Anspruch nehmen müssen; die zu diesem Ende daraus erhobenen Vorschüsse sind noch nicht gedeckt, seit vielen Monaten werden die Kosten der Löhnung der Flottenmannschaft und andere dringende Ausgaben lediglich durch Vorschüsse gedeckt, welche Preußen und Oesterreich auf ihre im April d. J. fällig werdenden

<sup>1)</sup> Siehe Anlage XXXVa.

Matrifularbeiträge zu den Kosten des Banes und der Ausrüstung von Ulm und Raftatt, von vier Wochen zu vier Wochen zu leisten sich herbeilassen, aber auch diese Quelle droht nächstens zu versiegen, und auf die Eröffnung anderer Hülfquellen ist nach den bisherigen Erfahrungen nicht zu rechnen. Auf die im Sommer 1848, dem Beschlusse der deutschen Nationalversammlung gemäß von der provisorischen Centralgewalt für die Gründung jener Flotte ausgeschrieben 6 Millionen Thalern verschuldet Oesterreich noch seinen ganzen Matrifularbeitrag, und vertweigert dessen Zahlung, in dessen es behauptet, seiner diesfälligen Verpflichtung durch den Schutz nachzukommen, welchen seine Flotte im Adriatischen Meere der dortigen deutschen Küste gewähre; Preußen hat weit über die Hälfte seines Matrifularbeitrages mit großem Kostenaufwande baar entrichtet, hält sich aber durch seine für die Ostsee errichtete Kriegsmarine für entbunden von der Verpflichtung zur Baarzahlung des Restes. Die Matrifularbeiträge des Königreichs Sachsen, Kurhessens, einiger kleineren Staaten z. B. Limburgs befinden sich gänzlich im Rückstande, Bayern hat auf den seinigen nur ein unerhebliches Quantum gezahlt, alle von der Bundescentralkommission seit Jahresfrist erlassenen und dreimal wiederholten Erinnerungen und Mahnungen an die Abführung dieser Rückstände sind vergeblich geblieben. Inzwischen wird wohl nicht mit Unrecht besorgt, daß bei einer Fortdauer des jetzigen Zustandes, namentlich bei dem Mangel der, die Erhaltung einer Flotte bedingenden Anstalten, Hasen, Docks, Magazine u. nicht bloß die Entwerthung des vorhandenen Materials schlenmigt fortschreiten, sondern eine Demoralisation des Personals, welches größtentheils aus jungen Leuten besteht, wegen Mangels an Beschäftigung und an Gelegenheit für seine Ausbildung eintreten und zu einer traurigen Selbstanlösung führen könnte.

Es scheint an der Zeit zu sein, die eben geschilderte Lage der Sache bei den Dresdener Konferenzen zur Sprache zu bringen, und zunächst auf eine, nach Möglichkeit den Erfolg verbürgende Weise die Beschaffung von Mitteln zur einstweiligen Erhaltung der Flotte, insbesondere endliche baldige Nachzahlung der rückständigen Matrifular-Beiträge zu betreiben; indem es rathsam sein dürfte, dem Vorschlage der Auflösung der Flotte so lange Anstand zugeben, bis derselbe sich bei näherer Erörterung der Sache als nothwendig aus deren Natur hervorgehend von selbst darstellen wird.

Die baldige Beschaffung der nöthigen Geldmittel vorausgesetzt; würde die Flotte, je nachdem es die Lage der politischen Verhältnisse in Deutschland möglich macht, unter den folgenden verschiedenen Modalitäten beibehalten, fortgebildet und entwickelt werden können:

1. Als Bundeseigenthum vereint mit der Preussischen und Oesterreichischen Flotte unter alleiniger directer Verfügung des zu schaffenden Bundescentralorgans, wie es die ursprüngliche Idee bei ihrer Gründung war;
2. als Norddeutsche Flotte, vereinigt mit der preussischen Ostsee-Flotte unter alleiniger Leitung Preußens, neben einer, allein unter Oesterreich stehenden süddeutschen Flotte, beide im Kontigentsverhältnisse zum deutschen Bundescentralorgane;

3. als Bundesflotte im Eigenthumsverhältnisse zu dem Bundescentralorgane stehend, neben einer besonderen Oesterreichischen und einer besonderen Preussischen Flotte, welche jedoch ebenfalls in ein Contingentsverhältniß zum Bundescentralorgane gestellt werden könnten;
4. als eine Flotte der deutschen Nordseestaaten neben einer besonderen Preussischen und einer besonderen Oesterreichischen, während alle drei Flotten in ein Contingentsverhältniß zum Bundescentralorgan treten könnten.

Die Kosten einer Realisirung der ad 1. bezeichneten Idee würden sich die ersten zehn Jahre hindurch jährlich auf 4 900 000 Thlr. und in späteren Jahren jährlich auf 3 800 000 Thlr. belaufen. So berechnet sie der Oberst von Wangenheim; der österreichische Fregattencapitain Bourguignon verlangt allein für die Anschaffung eines vollständigen Nordseegeschwaders 19 750 000 Thlr. mit Inbegriff der Hafenanlagen, des Reservematerials ic. und für dessen Erhaltung und des Personal jährlich

vom 1. bis zum 5. Jahre . . . . . 4 511 880 Thlr.

vom 6. bis zum 10. Jahre . . . . . 3 361 880 Thlr.

vom 11. Jahre an . . . . . 3 575 760 Thlr.

Es ist sehr unwahrscheinlich, daß eine von den sub 1.—3. angeführten Modalitäten des Fortbestehens der Flotte in Dresden allgemein Beifall finden und daß bei den deutschen Regierungen Bereitwilligkeit zur Aufbringung der zur Ausführung erforderlichen Kosten vorhanden sein werde.

Geringern Schwierigkeiten dürfte die Ausführung der Idee unterliegen, die Flotte zu einer gemeinschaftlichen Kriegsmarine der norddeutschen Seestaaten (neben einer besonderen Preussischen und neben einer besonderen Oesterreichischen) zu machen, besonders wenn es zur Bildung eines besonderen norddeutschen Handels- und Zollvereins kommen sollte. Um das gemeine Eigenthum derselben ausschließlich zu erwerben, würden die norddeutschen Seestaaten denjenigen deutschen Binnenstaaten, welche zu deren Gründung und Erhaltung Matricularbeiträge gezahlt, die letzteren zu erstatten und zugleich für die Deckung der aus anderen Bundesfonds zum Besten der Flotte geleisteten Vorschüsse zu sorgen haben, jeder theilhaftige Staat nach einem zu diesem Ende festzustellenden Beitrags-Verhältnisse. Ob und in welcher Weise die solchergestalt für die norddeutschen Seestaaten zu erwerbende Flotte unter Preussens alleiniger Leitung und in ein Contingentsverhältniß zum deutschen Bundescentralorgane zu stellen sei, wäre demnächst einer weiteren Erörterung zu unterziehen.

Sollte sich aber auch diese Idee als unausführbar zeigen, so bliebe nichts übrig, als — wenn auch mit unvermeidlichen großen Verlusten baldigst zur völligen Auflösung der Nordsee-Flotille zu schreiten, das Flottenpersonal mit billiger Rücksicht auf seine Ansprüche zu entlassen, das gesammte Material aber entweder zu vertheilen oder den Meistbietenden zu verkaufen. Oberst von Wangenheim berechnet den Materialwerth einschließlich der Baulichkeiten nach den Anschaffungspreisen auf 2 605 057 Thlr.

Der Erlös dürfte, wenn auch bei Weitem nicht soviel betragen, aber doch vielleicht genügen, um die auf der Flotte ruhenden Schuldverpflichtungen, namentlich auch die Verpflichtungen gegen das Personal zu befriedigen.“

Weit entschiedener trat der Handelsminister von der Heydt für schnelle Beseitigung der Flotte ein. Er erklärte am 4. Februar, daß Preußen unter keinen Umständen die Existenz einer Flotte der Nordsee Staaten dulden dürfe. Was vom Material brauchbar sei, könne man auf dem Wege der Vereinbarung oder der Licitation für Preußen erstehen. In Dresden sei nur zu erörtern, ob die dort vertretenen Staaten sofort Matrikularbeiträge zur Erhaltung des Geschwaders zahlen wollten. Preußen müsse das ablehnen und das Recht der Verfügung über die Flotte für die Länder in Anspruch nehmen, welche die Mittel dazu hergegeben hätten. Preußen müsse eine eigene Seemacht schaffen und erhalten. „Die Erfahrungen der letzten Jahre haben uns hinlänglich belehrt, wie schwach die Großmacht Preußen einem kleinen Staate wie Dänemark gegenüber ist, welches in der Gestaltung der politischen Verhältnisse keinen selbständigen Factor bildet, dessen politisches Verhalten vielmehr von der Politik anderer Staaten, insbesondere Rußlands bestimmt wird, und welches, wie die Dinge jetzt liegen, immerhin mächtig genug ist, Preußens Willen zu brechen, da sich das letztere der Gefahr nicht aussetzen kann, den Wohlstand seiner östlichen Provinzen dauernd zu zerrütten. Mögen andere Staaten sich durch den Besitz von Kolonien oder von transatlantischen Ländern zur kostspieligen Unterhaltung einer Kriegsmarine genöthigt sehen: Preußen hat dies bestimmende Moment in der Lage seiner Küsten, in dem dänischen Besitze des Sundes und in dem Umstande zu finden, daß sein Seehandel unter allen Umständen die gesicherte Fahrt durch den Sund erfordert. Die Dänischen und Schwedischen ansehnlichen Besitzungen nöthigen Dänemark und Schweden keineswegs zur Unterhaltung ihrer Flotte. Oesterreich, Neapel und Sardinien haben keine Kolonien und halten doch Kriegsmarinen, und wenn auch die Ansicht der Begründung nicht entbehren mag, daß einige dieser Staaten besser thäten, ihre Kräfte auf Nützlicheres zu verwenden statt auf Flotten, welche wirksam zu gebrauchen sie schwerlich jemals in den Fall kommen würden, und daß Preußen, lediglich darum, weil andere Staaten diesen Apparat haben, denselben nicht anzuschaffen habe, so kann doch, von Dänemark abgesehen, der Umstand daß Oesterreich eine Flotte besitzt, stark genug, den Sund zu verlegen und unsere Häfen zu sperren, nicht übersehen werden. Wir hätten, wenn es mit Oesterreich zum Kriege gekommen wäre, eine Wiederholung der Zustände erlebt, welche vor Kurzem unseren Ostsee Provinzen unerträglich wurden. Wir haben einen sehr bedeutenden Militäretat; wir wenden die größte Sorgfalt auf die Pflege der Wehrkraft des Landes und auf dessen Vertheidigungsmittel und können doch unmöglich der Ansicht Geltung verschaffen wollen, daß in dieser Beziehung das Erforderliche gethan sei, wenn alle maritimen Beziehungen Preußens unbeachtet gelassen werden. Der Einwand, daß es so lange ohne Flotte gegangen sei, daß es also auch ferner ohne solche gehen werde, kann nicht gemacht werden: die Erfahrung hat ihn beseitigt. Der Einwand, daß das Land neben der Dedung des Militäretats ohne Druck und Schwächung der Steuerkraft die Kosten der Unterhaltung einer Flotte nicht tragen könne, ist meines Erachtens nicht haltbar. Ist die Nothwendigkeit der Ergänzung der Vertheidigungs- und Angriffsmittel des Landes einmal anerkannt, so müssen sich auch die

Mittel dazu finden und es muß die Befriedigung anderer Bedürfnisse, welche weniger wichtig sind, zurücktreten, wenn nicht gleichmäßig für Alle gesorgt werden kann.“

Abgesehen davon müsse er auch von seinem Standpunkt aus Herstellung einer Flotte wünschen. „Sollen die Quellen des Nationalwohlstandes in Preußen erhalten und erweitert werden, so ist die Aufknapfung, Erhaltung und Vermehrung unserer Verbindung mit transatlantischen Ländern ein unerlässliches Erforderniß. Insbesondere sind es die zum Theil noch sehr ungeordneten Staaten Amerikas, welche unsere Aufmerksamkeit fordern. Andere Staaten, welche dort die Ueberzeugung begründen können, daß sie nöthigenfalls Zwangsmittel anwenden können, schließen günstige Verträge und sind in der Lage, deren Erfüllung erzwingen zu können. Preußen, welches doch jene Märkte nicht entbehren kann, kann dies nicht. Seine Agenten sind im Verhältniß zu denen anderer ungleich weniger mächtig, ohne Ansehen. Man bewilligt ihre Forderungen oder bewilligt sie nicht, wie es kommt. Wenn französische oder britische Unterthanen vor Willkür und Bedrückung geschützt sind, sind deutsche es nicht oder doch nicht immer, und in der traurigen Nothwendigkeit, den Schutz fremder mächtigerer Agenten in Anspruch zu nehmen. Unter solchen Verhältnissen findet sich der Unternehmungsgeist, der bei uns überdies sehr der Anregung bedarf, nicht angeregt, und die Concurrenten fremder Länder legen sich, mit Ausschluß der Deutschen, auf jenen Märkten fest. Dies würde sich unzweifelhaft anders gestalten, wenn Preußen in der Lage wäre, Kriegsfahrzeuge in jenen Gewässern zu halten.“ Vor der Hand genüge eine Flotte, die stark genug sei, es auf offener See mit Dänemark aufzunehmen. Unterstützung fremder Seemächte könnte uns ebenso gut wie Dänemark zutheil werden.

Manteuffel war sich ebenfalls darüber klar, daß jeder Thaler, den Preußen noch für die bestehende Flotte zahlte, verloren wäre. Aber er wollte, um nicht den Feinden Preußens und der Presse neuen Stoff zu Angriffen zu bieten, in der Angelegenheit nicht die Initiative ergreifen. Auf seinen Befehl erhielt Graf Alvensleben, der Vertreter Preußens bei der Dresdener Konferenz, am 11. Februar Weisung über die Absicht Preußens, Nichts mehr zur Marine zu zahlen, keinen Zweifel zu lassen, die Anregung zu einer Auflösung aber nicht zu geben. Ihre Nothwendigkeit werde sich wohl von selbst herausstellen.

Aber schon wenige Wochen später fand man es angezeigt, ohne Rücksicht auf die mangelhaft unterrichtete öffentliche Meinung vorzugeben. Graf Alvensleben wurde am 5. März von Manteuffel aufgefordert: „Die Initiative zur Eröffnung einer solchen Verhandlung ohne Verzug gefälligst ergreifen und nachdrücklich darauf hinwirken zu wollen, daß ein definitiver Beschluß in Betreff der deutschen Nordseeflotte so bald als möglich zu Stande und zur Ausführung komme. — Wie ich in Erfahrung gebracht, ist die große Majorität der in Dresden vertretenen Regierungen für die gänzliche Auflösung der Flotte und auch das Wiener Kabinet hat dagegen nichts zu erinnern, nur von Hannover, Oldenburg und den freien Hansestädten Hamburg und Bremen dürfte Widerspruch dagegen zu erwarten sein. Preußen wird bei der Verhandlung die Stellung einzunehmen haben,

daß es die Möglichkeit den status quo auch nur kurze Zeit fortbauern zu lassen, entschieden in Abrede stellt, da derselbe darauf hinausläuft den Zustand des Herabkommens und allmäligen Verfalles der Flotte durch neue Geldopfer zu verlängern, welchen sich Oesterreich entzieht und die besonders Preußen treffen, obwohl dieses dieselben Weigerungsgründe gegen die Zahlung von Beiträgen geltend machen könnte. Der voransichtlich zu fassende Beschluß der Auflösung der Flotte wird also nicht die Bedeutung haben daß die Institution für Deutschland verloren gehe, sondern die, daß sie erhalten werde indem die einzelnen Bestandtheile in die dazu geeigneten Hände übergehen.“ Man werde in Frankfurt Abtastelung eines Theils der Schiffe und Entlassung eines Theils der Mannschaften durch Bötticher bewirken zu lassen und die Zustimmung der deutschen Staaten in geeigneter Weise herbeiführen. Es hätten auf den etwa 2 Millionen Thaler betragenden Materialwerth der Flotte neben Gläubigern und dem Personal nur die deutschen Regierungen Anspruch, welche seiner Zeit die Zahlungen dafür geleistet hätten. „Von der Gesamtheit dieser Regierungen werden die betreffenden Schiffe und Baulichkeiten denjenigen darunter begriffenen norddeutschen See-Meerstaaten, die davon Gebrauch zu machen im Stande und geneigt sind, zur Deckung ihrer näher festzustellenden Ansprüche an den gesammten Material-Werth und resp. zur Herauszahlung des Mehrbetrages anzubieten und mit dem, durch derartige Herauszahlungen zusammenzubringenden Geldmitteln die Ansprüche der betheiligten Privatgläubiger und der binnenländischen Regierungen zu decken seyn“.

Die Abtastelung mehrerer Schiffe war bereits Anfang Februar von der Bundeskommission zur Minderung der Kosten vorgeschlagen worden. Aber Brommy sträubte sich dagegen und verlangte erst in Frankfurt darüber persönlich gehört zu werden. Als die österreichischen Freunde des Admirals seine Reise nach Frankfurt, welche Preußen überflüssig fand, durchsetzten, erhielt Bötticher Anweisung, die Auflösung der Flotte mit ihm als eine unvermeidliche Maßregel zu besprechen. Brommy wußte mit Hilfe Bourquignons die Ausführung jener Maßregel vor der Hand zu vereiteln. Bei verschiedenen mit ihm Anfang April von der Marineabtheilung abgehaltenen Konferenzen legte er dar, daß eine Abtastelung der Schiffe und Reduktion der Mannschaften solange unmöglich sei, als kein geschütztes Hafensassin zur Verfügung stehe. Die vorhandene Mannschaft von 905 Köpfen genüge kaum, die Schiffe wie bisher an ihrem Standorte im Strome zu schützen. Er kam schließlich wieder auf seinen Wunsch, eine Uebungsfahrt machen zu dürfen, zurück. Eine vertrauliche Aeußerung über die Auflösung der Flotte, welche ihm die preussischen Bevollmächtigten nahelegten, lehnte er ab.

Der Umschwung in Frankfurt erfolgte gleichzeitig mit einer neuen Wendung der Dinge zu Dresden. Hier stellte sich mehr und mehr heraus, daß eine Anregung der Flottenauflösung durch Preußen eher die Schwierigkeiten mehren würde. Alvensleben hielt daher Ausführung des ihm erteilten Auftrags nicht für angezeigt und wollte abwarten, bis Bayern, welches sich dazu bereit erklärt hatte, die Sache zur Sprache bringe. Der König Friedrich Wilhelm, welchem der Bericht vorgelegt

wurde, erklärte sich damit einverstanden. Der Vorschlag zur Auflösung der Flotte müsse „aus dem Gewichte der Umstände, von selbst“ hervorgehen. Er wünschte zu diesem Behufe bestimmte Einforderung der rückständigen Flottenumlage. Da Bayern indessen seinen Antrag erst vertagte und dann fallen ließ, mußte Alvensleben doch seinerseits die Sache gelegentlich zur Sprache bringen. Dabei zeigte sich allerdings, daß kein Staat für das Geschwader Opfer bringen wollte, aber entscheidende Schritte zu thun, lehnte die betreffende Kommission ab. Es wurde vielmehr am 1. Februar die Zahlung weiterer Beiträge für Deckung der Kosten beschloffen. Man zog darauf in Berlin vor, die Angelegenheit in Dresden nicht weiter zu berühren und die Entscheidung der neu belebten Frankfurter Bundesversammlung zu überlassen.

#### IV.

Am 27. April 1851 richtete der österreichische Gesandte von Protesch-Tien an das Berliner Kabinet eine Note, worin er Auskunft über Preußens Stellung zu der Marine erbat und die Erledigung dieser Sache als höchst dringlich bezeichnete. Mantouffel erwiederte darauf, daß bei der Wehrzahl der deutschen Regierungen das frühere Interesse für die Flotte einer entschiedenen Abneigung gewichen zu sein scheine. Es sei daher wohl zu erwarten, daß bei Eröffnung des Bundestags irgend ein Staat die Auflösung dieser Einrichtung beantrage. Sollte das aber nicht geschehen, so wäre es nach seiner Auffassung, Sache der beiden Hauptmächte gemeinsam Verhandlungen über die Auflösung einzuleiten. Zu einer vorgängigen Verständigung sei man gern bereit.

Man war in Berlin so fest von der Geneigtheit Schwarzenbergs, hierin mit Preußen Hand in Hand zu gehen, überzeugt, daß der Gesandte in Frankfurt von Kochow, am 9. Mai angewiesen wurde, einem zu erwartenden österreichischen Antrage wegen Auflösung der Flotte sofort beizutreten und dann die Durchführung der Sache möglichst zu beschleunigen. Preußen wünsche übrigens nicht, daß die Flotte dem Bunde verloren gehe, sondern wolle nur die einzelnen Theile in geeignete Hände bringen. Um die zur Auflösung nöthigen Geldmittel zu beschaffen, solle er Aufnahme eines Bundesdarlehens gegen Verpfändung der Schiffe vorschlagen.

Wenige Tage später zeigte sich aber schon, daß die in Berlin gehegte Hoffnung irrig war. Hannover hatte sich entschlossen, einen letzten Versuch zur Ausführung seiner ehrgeizigen Pläne zu machen und Oesterreichs Unterstützung gewonnen. In aller Stille waren Mitte Mai auf seine Einladung in Hannover Vertreter der Nordseestaaten zusammengekommen und hatten den Beschluß gefaßt, die Flotte für sich zu erhalten. Sie wollten in Frankfurt darauf dringen, daß entweder die Gesamtheit des Bundes für die Lasten eintrete oder aber die von ihnen bisher gezahlten Beiträge für die Bundesfestungen der Flotte zugewendet würden. Infolge dessen fand Kochow bei Graf Thun, seinem österreichischen Kollegen, keinerlei Sympathie für die Auflösungsideo.

Die Ungewißheit über das Schicksal dieser Schöpfung des Jahres 1848 dauerte fort. Mitte Juni beantragte Hannover in Frankfurt, die Flotte als Eigenthum des deutschen Bundes zu erklären, während Kochow

vorherige Erledigung der Kostenfrage verlangte. Zur Vorberathung wurde ein Ausschuß, zusammengesetzt aus den Gesandten Oesterreichs, Preußens, Bayerns, Hannovers und der Hansestädte gebildet: Das Referat darin erhielt trotz aller Bemühungen Rochows, Herr von Scheele, der Hannoveraner.

Wenige Tage später entstand eine neue Verwicklung. Der Verwaltungsausschuß hielt am 21. Juni auf Grund eines Berichts der Marineabtheilung einen Vortrag über die zur Erhaltung der Flotte nöthigen Geldmittel und beantragte eine neue Matrikularumlage von 532 000 Gulden. Rochow erklärte sofort, daß Preußen vor Nachzahlung der rückständigen Beiträge und geschעהener Abrechnung keine weiteren Leistungen übernehmen könne. Aber nur die als bundesfeindlich verrufenen Staaten Holstein und Luxemburg traten auf seine Seite. Die anderen Gesandten wollten ohne weiteres nach Stimmenmehrheit Annahme des Antrags beschließen. Nur auf Vorschlag Thuns einigte man sich zu vorheriger Instruktionseinholung. Die bei diesem Anlaß gegen Preußen sich geltend machende Mißstimmung war so groß, daß Rochow dringend Zahlung der Umlage zu Hause beantragte. Und Manteuffel trat wirklich deswegen mit dem Finanzminister von Rabe in Verhandlung. Er theilte ihm mit, daß die plötzliche Verweigerung aller Mittel öffentliches Aergerniß geben und das Ansehen des Bundestags schädigen würde. Da überdies auch die Rechtsgiltigkeit der Beschlüsse der Nationalversammlung wegen der ersten Umlage angezweifelt werde, eine ärgerliche Diskussion über die Zulässigkeit von Majoritätsbeschlüssen zu befürchten sei und endlich der König Erhaltung des Flottenmaterials wünsche,<sup>1)</sup> empfehle sich Zahlung der geringen auf Preußen entfallenden Summe von 92008 Thalern. Herr von Rabe hielt indessen diese Argumente nicht für durchschlagend. Er lehnte die Zahlung ab, schon da kein Fond dafür vorhanden und Zustimmung der Kammern sehr zweifelhaft sei. Abgesehen davon sei es unerfindlich, wie die Betonung des Rechts Preußens und seines Verlangens, daß die andern Staaten ebenfalls ihre Pflicht thun möchten, einen peinlichen Eindruck machen könne. Die Flotte sei doch nicht zu halten. Eine abermalige Zahlung würde nur zweckloser Weise die Auflösung verzögern. Falls endlich wirklich die bundesrechtliche Giltigkeit der Umlage von 1848 bezweifelt werde, so könne das Preußen nur erwünscht sein. In diesem Falle gehörten die Schiffe nicht dem Bunde sondern denen, die sie bezahlt hätten, also zum großen Theile Preußen.

Diese Auffassung siegte. Obwohl Rochow noch wiederholt dringend um Ermächtigung zur Zusage der Zahlung bat, blieb man in Berlin fest. Am 8. Juli beschloffen fast alle Staaten mit Stimmenmehrheit die beantragte Umlage unter der Behauptung, daß die Marine eine organische Bundeseinrichtung und bei ihr daher Stimmeneinheit nicht erforderlich sei. Rochow behielt sich eine Aeußerung vor. Einige Tage später aber protestirte er auf Weisung Manteuffels gegen den Mehrheitsbeschluß, indem erklärte: Preußen könne und werde nicht zugeben, daß die Beschlüsse der

<sup>1)</sup> Der König überlieferte dem Ministerpräsidenten unterm 24. Juni 1851 eine Denkschrift, mit deren Inhalt er sich vollständig einverstanden erklärte. Siehe den Text in Anlage XXXVb.

Bundesversammlung und der nachherigen provisorischen Centralgewalt, in deren Folge die Flotte hergestellt wurde, „als definitive und in bundesverfassungsmäßiger Form gefaßte Beschlüsse“ über eine organische Bundeseinrichtung d. h. über Einrichtung einer bleibenden Anstalt zur Erfüllung eines ausgesprochenen Bundeszwecks zu betrachten seien. Wenn auch in den Artikeln XI. und LII. der Wiener Schlußacte festgesetzt sei: Die Form der Beschlußfassung nach absoluter Stimmenmehrheit finde überall statt, wo bereits bestehende allgemeine Grundsätze und Einrichtungen zur Ausführung zu bringen seien, und daß die Bundesversammlung in vor kommenden Fällen die zur Ausführung besonders in Hinsicht auf anerkannte Bundeszwecke erforderlichen außerordentlichen Ausgaben und die zur Leistung derselben nöthigen Beiträge zu bestimmen habe, so folge daraus doch noch nicht daß Preußen durch einen Majoritätsbeschluß verpflichtet sei, zu der Umlage für einstweilige Erhaltung der Flotte zu zahlen. Es handle sich hier nicht um Ausführung von Beschlüssen der Bundesversammlung. Daß sie schon ausgeführt seien, beweise die Existenz der Flotte, die man als bleibende Anstalt wohl kaum bezeichnen könne, in einem Moment wo über ihre Zukunft noch entschieden werden solle.

Die Festigkeit Preußens verfehlte ihren Eindruck auf Schwarzenberg nicht. Ganz unvermuthet theilte jetzt Prokesch eine Note des Fürsten mit, worin dieser erklärte, daß er weder geneigt sei, die Flotte weiter aus Bundesmitteln zu erhalten noch gegen die Motive der Ablehnung weiterer Zahlungen durch Preußen einen „im Rechte gegründeten Einwand“ erheben könne. Wenn er dennoch der Umlage zugestimmt habe, sei es nur, um nicht durch plötzliche Einstellungen der Zahlungen die Würde des Bunds zu schädigen. Aus diesem Gesichtspunkte möge auch Preußen sich an der Umlage betheiligen. Manteuffel entgegnete hierauf am 20. Juli mit Recht: Daß Preußen Aufwendungen im Interesse der Nordseestaaten nicht machen könne. Die von Schwarzenberg angedeutete Gefahr liege außerdem nicht mehr vor, da durch die Zahlungszusage Oesterreichs und anderer Staaten das dringendste Bedürfniß gedeckt und die „Würde des Bunds“ gesichert sei.

Auch in der Frage der Anerkennung der Flotte als Bundeseigenthum wandte sich der österreichische Staatskanzler von dem hannoverschen Standpunkte ab. Herr von Scheele hatte sein Referat ganz im Sinne Hannovers abgefaßt, Anerkennung der Marine als Bundessache und Entscheidung über die Zukunft der Flotte erst nach Einholung eines technischen Gutachtens beantragt. Thun, welcher ganz unter Bourguignons Einfluß stand, war durchaus dafür. Da erhielt er plötzlich von Wien Bejwang, die Anerkennung des Bundeseigenthums der Flotte abzulehnen.

Preußen hätte gegen diese Anerkennung nichts einzuwenden gehabt, falls nur gleichzeitig die Siltigkeit der 1848er Zahlungen nicht angezweifelt wurde. Auch gegen Einholung eines technischen Gutachtens sträubte es sich nicht, wenn ihm auch dabei Berücksichtigung der staatsrechtlichen und politischen Momente sehr wesentlich erschien. Es weigerte sich nur die Flotte als eine definitive und organische Bundeseinrichtung anzusehen. In diesem Sinne mußte daher Ende Juli der Gesandte von Arnim die Angelegenheit mit Schwarzenberg besprechen. Diese Verhandlung war

erfolgreich. Am 27. Juli wies der österreichische Staatsmann den Gesandten von Preußen an, Preußen gemeinsames Vorgehen in Frankfurt vorzuschlagen, die beiderseitige Auffassung der Sache decke sich vollkommen. Er denke nicht an Beibehaltung der Marine von Bundeswegen und halte selbst das technische Gutachten für überflüssig. Nur mit Rücksicht auf die Vorstellungen Thuns gegen zu rasche Schritte gehe er darauf ein. Beide Regierungen sollten daher eine gleichlautende Erklärung folgenden Inhalts abgeben: 1. die Bundesversammlung solle von Entscheidung der Eigenthumsfrage und der organischen Einrichtung absehen. 2. beschließen, die Nordseeflotte nicht als Bundeseigenthum beizubehalten. 3. eine Kommission von Sachverständigen einzusetzen, die möglichst schnell genaue Kostenüberschläge einer von den Bundesstaaten außer Oesterreich und Preußen in der Nordsee zu erhaltenden Flotte aufstelle, mit der Maßgabe daß es sich nur um Schutz der Küsten und der Handelschiffahrt handle und daß die österreichische und die preussische Flotte zu demselben Zwecke mitwirkten. 4. danach solle Deckungsplan der Kosten durch die sich beteiligenden Regierungen aufgestellt, im Falle keines entsprechenden Ergebnisses aber Auflösung der Flotte vorgenommen werden.

Umsonst wurde Graf Thun gegen diesen Beschluß zu Hause vorstellig. Am 23. August mußte er das Aktenstück mit schwerem Herzen im Namen der beiden Staaten verlesen, nachdem Scheele seinen Bericht erstattet hatte. Der hannoversche Gesandte erklärte darauf, daß er in jenen Anträgen den Todesstoß für die deutsche Flotte sehe. Lübeck trat ihm bei und behauptete, daß bei Bekanntwerden der Sache Empörungen der Flottenbemannung zu besorgen seien. Bayerns Vertreter äußerte sich persönlich im selben Sinne.

Aber die Intriquen gingen weiter. Man suchte Preußen zuerst bei der Wahl der Sachverständigen zu dem technischen Ausschusse zu ärgern. Während Bourguignon und Brommy ohne weiteres dazu erwählt wurden, sträubte man sich, den Oberstlieutenant von Wangenheim als angeblichen Nichtsachmann zuzulassen. Freilich ohne Erfolg. Außerdem wandte sich Hannover wieder nach Wien und auch Graf Thun arbeitete daran, dort einen Stimmungswechsel herbeizuführen.

Das Resultat dieser Bemühungen war eine neue Note Schwarzenbergs vom 19. September nach Berlin. Er legte darin dar, daß die Anträge Oesterreichs und Preußens zu Frankfurt den ungünstigsten Eindruck gemacht und nur bei Holstein und Luxemburg Unterstützung gefunden hätten. Der Grund hiervon sei der Mangel positiver Vorschläge seitens der beiden Staaten gewesen. Oesterreich habe deshalb die möglichen Grundzüge einer Regelung der Marineleistungen der einzelnen Staaten in Erwägung gezogen. Vertheidigung der Küsten und Schutz der Schifffahrt liege in dem „grundgesetzlich ausgesprochenen Verufe des Bundes“. Der Kaiser habe dem Plane seine Genehmigung erteilt und man hoffe auf die Zustimmung Preußens.

In dem Projecte Schwarzenbergs waren drei Flottenabtheilungen des Bundes in Aussicht genommen. Für die von Oesterreich zu unterhaltende war ein Ordinarium von  $1\frac{1}{2}$  Millionen und eine außerordentliche Dotation von 2 Millionen Thalern bis 1854,  $1\frac{1}{2}$  Millionen von da bis 1860,

für die preussische 1 Million jährlich, für die der Nordseestaaten wenigstens 1 Million für die nächsten 5 Jahre ausgeworfen. Der Bund sollte im Frieden Uebungen, Inspektionen bei den Flotten vornehmen und im Kriege über sie zu gemeinsamen Zwecken verfügen. Zu dem Zweck war eine Marinekommission des Bundes geplant. Das vorhandene Nordseegechwader sollte an die Nordseestaaten „gegen vollen Rückerzass der österreichischen Vorschüsse und gegen eine nach dem Schätzungswerthe der Flotte bemessene billige Abfindung Preussens“ übergehen.

Begreiflicher Weise war man in Berlin nicht geneigt, auf derartige Vorschläge einzugehen. Arnim erhielt am 1. Oktober Weisung, Schwarzenberg zu erklären, daß seine Regierung von solchen Verhandlungen nur eine weitere Verzögerung der Sache besorge. Man könne dazu nicht die Hand reichen und müsse sich gegen die Entstehung neuer Kosten verwahren. Die Erörterung der Kontingentsfrage komme zu früh, da sie davon abhängen, ob überhaupt eine eigne Nordseeflotte bestehen bleibe. „Soviel dürfen wir als zweifellos annehmen, daß das jetzige Nordseegechwader in seinem gegenwärtigen wesentlich auf den Bund sich stützenden Verhältniß nicht fortbestehen kann, als solches daher nothwendig aufgehoben werden muß, wenigstens nichts desto weniger aus seinen Bestandtheilen ein neues, den Verhältnissen entsprechendes Institut geschaffen werden kann.“ „Gegenwärtig ist jene Flotte ein Product der Leistungen einzelner Bundesstaaten und soll dienen für die particularen Zwecke anderer Bundesstaaten. Wenn wir verlangen, daß es hiebei nicht bleibe, so dürfen wir nicht befürchten, dadurch einen uns mit Recht ungünstigen Eindruck hervorzurufen.“ Preußen habe mit Eifer für die Flotte gesorgt und mehr als irgend ein anderer Staat dafür geleistet. „Eine Flotte, als Eigenthum des Bundes, war ferner nur denkbar bei einem einheitlichen Regiment. Sie mußte aufgegeben werden, sobald man von letzterem abjah.“ Jetzt bleibe nur das Kontingentsverhältniß möglich. Wünschten die Nordseestaaten und andre eine Flotte, so müßten sie auch alle Kosten übernehmen. Andersfalls sei sie sofort anzulösen. Dem Princip nach habe man gegen eine spätere Regelung der Kontingentirungsfrage nichts. Doch werde Preußen ebenso wie Oesterreich nur eine Abtheilung seiner Flotte als Kontingent stellen und verlange ebenso wie Oesterreich volle Rückzahlung seiner für die Flotte geleisteten Zahlungen.

Fürst Schwarzenberg bedauerte dem preussischen Gesandten gegenüber die Hartnäckigkeit Preussens und sprach die sehr unbegründete Befürchtung aus, daß bei Fortdauer des Geldmangels die Mannschaft am Ende mit den Schiffen durchgehen und sie in Amerika verkaufen werde. Wo der eigentliche Hafen sei, bekundete seine Aeußerung, daß die Nordseestaaten zu großen Geldopfern für Erhaltung der Flotte bereit seien. Um ihnen gefällig zu sein, machte er nochmals den Versuch, daß Berliner Kabinet umzustimmen. In einem Schreiben vom 9. Oktober führte er aus, daß im Grunde genommen beide Staaten über die rechtlichen und thatsächlichen Verhältnisse einig seien. Auch Oesterreich wünsche eine Entscheidung und gerade sie herbeizuführen sei der Zweck seines Vorschlags. Die Nordseestaaten hätten einen Anspruch darauf zu wissen, daß auch Preußen und Oesterreich und nicht sie allein Opfer für eine Flotte bringen würden.

Der Bundestag werde daher eine solche Berathung nicht für verfrüht erachten.

Auf den preußischen Einwand, daß man nicht sein Geld für Zwecke andrer Staaten ausgeben wolle, müsse er erwidern: „Es erweise uns recht und billig, daß die Regierungen, die sich an jenem auf ein einheitliches Regiment berechneten Unternehmen betheiligt haben, die dafür gebrachten Opfer und die entstandenen Verluste nicht auf diejenigen Bundesstaaten übertragen wollen, welche nunmehr auf ganz anderer Grundlage den allgemeinen Bundeszwecken zu genügen Willens sind.“ Oesterreich, welches jetzt 717 634 fl. für die Flotte gezahlt, habe allerdings ein andres Recht als Preußen auf Ersatz, da sein Rechtstitel ein verschiedener sei, während Preußen auf einer Stufe mit den andren Bundesstaaten in dieser Hinsicht stehe.

Man hielt es in Berlin, wie die Dinge lagen, für das Beste, vor der Hand auf den Ton Schwarzenbergs einzugehen und im Uebrigen auf die Wirkung des Geldmangels bei den Nordseestaaten zu vertrauen. Arnim bekam daher unterm 20. Oktober Anweisung in Wien zu erklären, daß seine Regierung sich mit Vergnügen in vollem Einverständniß mit Oesterreich sehe. Da es nur darauf ankomme, die Nordseestaaten zu beruhigen, sei man gern bereit, auf das vorgeschlagene Kontingentverhältniß einzugehen. Indessen fürchte man, daß weniger Ugewißheit in dieser Hinsicht als andere Rücksichten den Entschluß der Nordseestaaten wegen der Flotte aufhalte. Besonders sei zu besorgen, daß sie die jetzige Flotte für ihre Zwecke auf Kosten aller Staaten erhalten wollten. Die Frage der Abfindung wolle man einstweilen ruhen lassen, verwahre sich nur von vornherein gegen jede Schädigung.

Dieser Note entsprechend ließ es das preußische Ministerium geschehen, daß die technische Kommission in Frankfurt mit Eifer die Kontingentfrage erörterte. Außerdem wurde Herr von Bismarck, der mittlerweile Rothom's Nachfolger geworden war, ermächtigt, die Bereitwilligkeit seiner Regierung zur Zahlung der beiden Matritularumlagen auszusprechen. Es wurde dabei nur die Bedingung gestellt<sup>1)</sup>, daß diese Zahlung die letzte für die Nordseeflotte sei, daß die Bundesversammlung die Nichtbeibehaltung des Geschwaders als Bundeseigenthum beschliesse und daß die Uebernahme der Schiffe zum Tagwerthe von den Nordseestaaten oder die Auflösung noch vor Ablauf des Jahres 1851 geschehe.

So billig diese Forderungen waren, so großen Widerspruch fanden sie bei Thun und Scheele. Die Mittelstaaten, obwohl keineswegs zu Geldauswendungen geneigt, machten in Folge ihrer Mißstimmung gegen Preußen aus Anlaß der Zollvereinsverneuerung auch keine Miene, das Berliner Kabinet zu unterstützen. Aber hier war man fest entschlossen nicht nachzugeben, und wurde darin durch die wiederholten Berichte Bismarck's bestärkt<sup>2)</sup>. Demgemäß war man daher auch weit entfernt, auf die am 25. November von dem technischen Ausschusse ganz im Schwarzenbergischen Sinne gemachten Vorschläge über die künftige Bundesflotte einzugehen.

<sup>1)</sup> Am 31. Oktober 1851.

<sup>2)</sup> Preußen im Bundestag. Herausgegeben von Poschinger. I. S. 33 ff.

Man verlangte vielmehr Entschädigung durch Zutheilung von Flottenmaterial und protestirte gegen jede weitere Verzögerung.

Bei Hannover und Oesterreich fanden die Ausschufsanträge natürlich vollen Beifall. Ersteres einigte sich Anfang Dezenber mit Oldenburg, Braunschweig und den Hanseu auf Uebernahme der besten Schiffe zu Spottpreisen, und Schwarzenberg forderte alle Staaten auf, den Ausschufsvorschlägen, die keinen vollen Beifall hätten, beizutreten. Diese Aufforderung blieb indessen erfolglos. Bei der Abstimmung am 27. Dezenber 1851 stimmten nur drei Kleinstaaten den Ansichten Oesterreichs und der Nordseestaaten bei. Es entstand infolgedessen große Verlegenheit unter den Anhängern der Flotte, und Bismarck hielt es nicht für aussichtslos, Verpfändung eines Theils der Schiffe an Preußen vorzuschlagen. Manteuffel war geneigt, auf ein solches Geschäft einzugehen, und auch der Finanzminister zeigte sich willig zur Hergabe des Geldes, falls die Uebergabe der Schiffe in Natura erfolge und Preußen bei Nichtrückstattung des Vorschusses binnen bestimmter Frist Besizer des Pfandobjects werde. Der Bundestagsgesandte wurde daher zu dem vorgeschlagenen Anerbieten ermächtigt.

Aber soweit wollte Oesterreich doch nicht gehen. Es entschloß sich lieber, die preussischen Bedingungen vom 31. Oktober anzunehmen. Unter dem Widerspruche Bayerns erklärte Thun plötzlich am 29. Dezenber zur allgemeinen Ueberraschung, daß er keinen andern Ausweg aus der Verlegenheit als Eingehen auf Preußens Forderungen sehe. Der Verdacht lag nahe, daß Oesterreich damit nur Zeit gewinnen wollte. Obwohl daher Bismarck nach Berlin berichtete, daß er bei Annahme der Bedingungen vom 31. Oktober keinen weiteren Vorwand zur Verweigerung der Zahlung sehe, entschloß sich Manteuffel, ohne vorherige Ueberweisung einiger Schiffe auf Nichts einzugehen.

Am 31. Dezenber wurde über Thuns Antrag abgestimmt. Zwölf Stimmen waren dafür, nur Hannover mit vier dagegen. Preußens neue Forderung erregte aber eine solche Erbitterung, daß Aufhebung des Beschlusses in nächster Sitzung ins Auge gefaßt wurde, falls nicht die Zahlung aus Berlin erfolge. Bismarck fürchtete, daß eine Verpfändung der Schiffe an Oesterreich oder Private bei Aufrechterhaltung der Zahlungsverweigerung beschlossen werde. Trotz dessen blieb man in Berlin fest.

Graf Thun brachte nun Aufnahme einer Anleihe bei Hannover, der sächsische Gesandte bei Rothschild in Vorschlag. Bismarck protestirte gegen Beides und versuchte seinerseits, nun eine direkte Verständigung mit Hannover anzubahnen.

In der That erklärte sich der mittlerweile Minister gewordene Herr von Scheele zu einer Verhandlung bereit und sandte Anfang Januar 1852 den Legationsrath Neubourg nach Berlin. Es wurde diesem Auf Lösung der Flotte und Verpfändung der Schiffe an Preußen und Hannover vorgeschlagen. Davon wollte man aber in Hannover vor Entscheidung der rechtlichen Stellung der Marine nichts wissen. Man schmeichelte sich hier immer noch, das ganze Geschwader in die Hand zu bekommen.

Es wurde Scheele in seiner Haltung wohl bestärkt durch die Art, wie inzwischen wieder Oesterreich in Frankfurt gegen Preußen Front

machte. Während nämlich Bismarck auf einige Tage nach Berlin berufen war, beschloß der Bundestag mit Stimmenmehrheit am 7. Januar, eine Anleihe bei Rothschild für die Flotte anzunehmen. Bismarck wies darauf seinen Vertreter, den Legationsrath von Wenzel an, den alten Herrn von Rothschild persönlich von Preußens Stellung zu benachrichtigen und ihm mitzutheilen, daß man für die Preußen erwachsenden Nachteile Regreß nehmen werde. Der alte Bankier kam dadurch zwischen zwei Feuer. Er wollte es mit keinem verderben. Vor der Hand versprach er, nicht vor Montag früh zu zahlen und verlangte einen schriftlichen Protest. Bismarck telegraphirte nun am 10. Januar an Wenzel die nachfolgende Ordre: „Preußen betrachtet die beabsichtigte Gelderhebung nicht als Bundesanleihe; die bei Rothschild deponirten Bundesgelder hat man nicht das Recht ihrer tractatunmäßigen Bestimmung zu entziehen. Protestiren Sie bei Rothschild gegen Verwendung oder Verhaftung dieser Gelder; wir behalten uns gegen das Haus Rothschild den Regreß für alle uns oder dem Bunde aus der Zahlung erwachsenden Nachteile vor. Suspendiren Sie einzuweilen jede noch nicht geleistete Zahlung an die Bundeskassen, auch die schon angewiesenen. Letztes und daß unser Protest nöthigenfalls ein notarieller sein werde, lassen Sie Graf Thun vertraulich wissen, Präsidial-Verfügungen hat Rothschild keine Pflicht zu befolgen in Anleihe-Sachen; er zahlt auf seine Verantwortung“.

Aber auch dieser ausdrückliche Protest half nichts, da Rothschild lieber sein Geld verlieren als Oesterreich erbittern wollte. Thun war schon so wie so über das Vorgehen Preußen wüthend. Er erklärte es für eine Beleidigung und Verhöhnung des ganzen Bundes und drohte, Preußens Stimme während des Bundestagsgesandten Abwesenheit nicht länger führen zu wollen. Auch die andern Gegner Preußens rafften sich uen an. Die Süddeutschen wurden befragt, wie viel sie jährlich zur Nordseeflotte beisteuern wollten.

In Berlin machte das aber wenig Eindruck. Man beharrte fest bei dem Widerspruche und erhob auch in Wien gegen das eingeschlagene Vorgehen Vorstellungen. Zugleich machte man nochmals den Versuch, sich mit Hannover zu verständigen. General von Kostitz erhielt am 17. Januar 1852 Auftrag, Scheele vorzustellen, daß der Vorschlag einer Theilung der Schiffe weder der Anerkennung der Flotte als Bundeseigenthum noch ihrer Erhaltung Eintrag thue. Preußen sei durchaus geneigt, die Flotte als Besitz des Bundes zu betrachten, und verlange nur, daß auch alle Staaten die gleichen Rechte und Pflichten übernähmen, also ihre Beiträge nachzahlten. Zur Zeit betrachteten die meisten Staaten das Geschwader nicht als Bundeseigenthum verfügten aber trotz dessen darüber. Die allgemeine Anerkennung des Bundeseigenthums sei kaum zu erwarten, es bleibe also nur das Bundesausstragalverfahren übrig. Während dessen würden die Schiffe wahrscheinlich verderben, wenn sich nicht Preußen und Hannover ihrer annähmen.

So einleuchtend das Alles war, die kurzsichtige Eifersucht der Hannoveraner ließ sie die gebotene Hand wieder zurückweisen. Sie beantragten in Frankfurt einfache Anerkennung der Flotte als organische Einrichtung

und Eigenthum des Bundes und setzten alle Kraft daran, Bayern zum Anschluß an einen nordischen Flottenverein zu bewegen.

Während dessen hatte Rothschild am 13. Januar die Anleihe von 60 000 Gulden gezahlt. Aber diese Summe war nur wie ein Tropfen auf einen heißen Stein. Die Geldverlegenheit dauerte fort. Schwarzenberg wollte seine Pläne nicht fallen lassen. Am 24. Januar wurde trotz Preußens Protest in der Bundesversammlung beschlossen, den Nordsee-Verain vereiniqt und zur Uebernahme der Schiffe bereit erklärt hätten. Bismarck gab demgegenüber eine längere Erklärung ab, worin er sofortige Anerkennung des Bundeseigenthums der Flotte und infolge dessen Nachzahlung der Matrikularbeiträge, oder im andern Falle sofortige Auflösung des Geschwaders und Verkauf der Schiffe an die dazu bereiten Regierungen beantragte.

Mit diesem Schachzuge berührte Mantensfel Oesterreichs empfindlichste Stelle. Zahlen wollte Schwarzenberg unter keinen Umständen. Noch am 23. Januar richtete er nach Berlin eine in sehr gewundenem und unklarem Styl abgefaßte Note, worin er sich beschwerte, daß Preußen gegen die frühere Verabredung die rechtliche Stellung der Marine berühre. Der Bund habe bisher die Sache nur der vielen streitigen Punkte wegen in die Hand genommen. „Für die vorläufige Unterhaltung des im Namen des gesammten Deutschlands, wenn auch nicht in den Wegen der Bundesgezeqe unternommenen Werkes sorgen, — die faktische Auflösung der Flotte während der Berathung über eine definitive bundesgemäße Organisation derselben verhüten, — dem Bunde dadurch ein nicht wenig herabwürdigendes Schauspiel ersparen, — der auf der Flotte haftenden Verbindlichkeiten Ehrenhalber sich annehmen, — durch Vermittlung der verschiedenen streitigen Ansprüche mögliche Uneinigkeit oder gar Selbsthülfe zwischen Bundesgliedern vorbeugen, — für die Sicherheit und den vollen Ersatz der aus Bundesmitteln geleisteten Vorschüsse sorgen, — die gestörte Ordnung im Haushalte des Bundes dadurch wieder herstellen, — endlich durch allseitiges Einverständniß soweit solches nöthig und möglich, eine dem Geiste des Bundesvertrages entsprechende Lösung der ganzen Frage herbeiführen, — alle diese Zwecke mußte die Bundesversammlung sich vorsezen, ohne Rücksicht darauf, ob der Bund aus der erst noch vorzunehmenden Prüfung der Rechtsfrage als Eigenthümer der Nordsee-Flotille hervorgehen würde oder nicht“. Allerdings hätte der Beschluß vom 8. Juli wegen der Matrikularumlage Stimmeneinhelligkeit erfordert, aber man hätte doch bei der dringenden Geldverlegenheit keinen Widerspruch Preußens erwartet, zumal er nur bei „allzustrenger Auslegung der bundesgesetzlichen Bestimmungen“ möglich gewesen sei. Preußen verlange immer die Vertheilung der Flotte. Dann wäre aber von einer Bundesmarine überhaupt nicht mehr die Rede. Es bleibe ihm daher nur übrig, sein tiefes Bedauern über Preußens Verhalten auszusprechen. Und die naheliegenden politischen Betrachtungen seien nicht geeignet, es zu mildern. Allerdings wisse Preußen, daß Oesterreich den letzten Vorgängen nicht mehr als das gebührende Gewicht beilege, „aber jene Vorgänge sind nur einzelne Neuzerungen der allgemeinen Politik Preußens in den Angelegenheiten des deutschen Bundes,

und keine der beiden Mächte kann sich auch nur einen Augenblick darüber täuschen, daß die Bedeutung so bedenklicher Zeichen groß ist“.

Kaizer hat wohl selten ein Staatsmann ein ganz ungerchtfertigtes feindseliges Verhalten zu beschönigen versucht. In Berlin war man denn auch nicht in Verlegenheit um die Antwort. In einer Note vom 31. Januar führte der Referent, Graf Schlieffen, dem Fürsten sein ganzes widerspruchsvolles Verhalten vor Augen. Er betonte ferner, daß das Nichtzahlen der rückständigen Umlagen und das Aufhäufen von Schulden infolge der Verschleppung der Sache jedenfalls ein herabwürdigendes Schauspiel biete als die einfache Anflösung. In allen angegebenen Motiven sei endlich nicht ein zu Recht bestehender Grund für die Bundesversammlung vor Feststellung des Bundeseigenthums der Flotte, ohne freie Zustimmung aller Betheiligten über sie zu disponiren. „Findet der Kaiserliche Hof seine Bechwerde darin, daß wir nicht eine unberechtigte Majoritätsherrschaft gegen uns zur Anwendung bringen lassen wollten, so sind wir dabei im Bewußtsein unseres guten Rechts und können davon nicht lassen. Eurer Excellenz sind die Ansichten nicht unbekannt, von denen Fürst Schwarzenberg zur Zeit der Dresdener Konferenzen in Beziehung auf die Frage ausging, welches Gewicht den Stimmen der einzelnen Bundesglieder, den wahrhaften Machtverhältnissen gegenüber, einzuräumen sei. Wir haben damals das gute Recht auch der minder mächtigen Genossen im Bunde gewahrt. In gleicher Weise müssen wir aber auch, im wahren Interesse des gesammten Bundes, der entgegengekehrten Richtung wehren“.

Diese klare Auseinandersetzung der Sachlage hielt Schwarzenberg nicht ab, nochmals in einem geheimen Rundschreiben die Staaten für seine Ansicht zu bearbeiten. Aber die meisten Regierungen neigten zur Anerkennung des Bundeseigenthums der Flotte und der Nachzahlungspflicht. Am 16. Februar wurde ganz im Sinne Preußens Beides trotz Thuns Einspruch beschlossen. Oesterreich, welches sich in den Zeitungen als Retter der Flotte hatte feiern lassen, sah so mit einem Schlage alle andern Staaten gegen sich. Um diese günstige Stellung zu befestigen, hatte Preußen schon vorher sich auf Bismarcks Vorschlags zur Theilnahme an einem Norddeutschen Vereine zur Erhaltung der Flotte mit der Hälfte seiner Matrikel und zur Zahlung der Umlage vom 8. Juli gegen Verpfändung von zwei Schiffen bereit erklärt.

Aber wiederum scheiterte Alles am Dünkel und der Engherzigkeit Hannovers. Am 29. Februar lud Scheele die Mittel- und Kleinstaaten zu einer Versammlung für sofortige Gründung eines Flottenvereins ein. Einige Tage später theilte er General von Kossitz mit, daß seine Regierung die Nordseeflotte ohne alle Theilnahme Preußens und Oesterreichs erhalten wolle. Der preussische Gesandte meldete das nach Hanse mit dem Bemerkten, daß die kleinen Staaten sich jetzt „in dem Dünkel einer souveränen Unabhängigkeit“ gefielen. „Die in der Zukunft aufbewahrten, für sie zu machenden Erfahrungen werden ihnen eine richtigere Würdigung der eignen Stellung gewähren.“ Preußen könne jetzt nur noch zuschauen.

Auch gegen die Verpfändung von Schiffen sträubte sich Hannover. Da es aber seinerseits Nichts zahlte, wurden am 6. März 1852 die

Schiffe „Gefion“ und „Barbarossa“ für 160,000 Gulden an Preußen mit der Bestimmung überlassen, daß sie bei Nichtrückzahlung der Summe bis zum 31. März in seinen Besitz übergehen sollten.

Am 21. März fand die erste Sitzung der Konferenz zu Hannover statt. Schon in ihr zeigte sich, daß es den wenigsten beteiligten Staaten Ernst mit der Sache vor. Sie wollten nur das Odium der Flottenauflösung nicht auf sich laden. Nur 317 000 Thaler wurden ohne Bedingungen, weitere 200 000 nur unter unerfüllbaren Vorbehalten an Beiträgen geboten. Da 800 000 Thaler wenigstens jährlich erforderlich waren, scheiterte die Sache daran schon am 23. März. Bayern hatte Hannover Verzicht auf sein Präcipuum aus dem Septembervertrage zugemuthet. Außerdem hatten seine Vertreter maßlos auf Preußen wegen seiner Hartnäckigkeit in der Zollvereinsache geschimpft. Es blieb Hannover nichts übrig als dieses negative Resultat am 2. April 1852 in Frankfurt darzulegen. Den Eintritt Preußens, der allein den Verein und die Flotte retten konnte, lehnte es dabei nochmals ab und protestirte gegen die Auflösung.

Jetzt aber war auch Oesterreich der Sache müde. Thun stimmte mit Bismarck für sofortige Auflösung. Der Militärausschuß wurde angewiesen, schleunigst die nöthigen Vorschläge wegen Verkaufs der Schiffe zu machen. Die zwei verpfändeten Fahrzeuge, welche einen Tagwerth von 713 700 Gulden hatten, wurden Preußen zur Verfügung gestellt.

Trotzdem für jeden vernünftigen Menschen die Nothwendigkeit dieser Auflösung auf der Hand lag, wurde sie durch die Kleinstaaten möglichst erschwert. Des üblen Eindrucks wegen wollten sie nicht, daß die Bundesbehörde den Verkauf der Schiffe öffentlich bekannt mache. Es sollte dies Geschäft drei Kommissaren übertragen werden. Aber alle aufgefoderten Staaten weigerten sich unter Vortritt Hannovers, solche zu ernennen. Bismarck schlug darauf malitöser Weise vor, Brommy, den Intendanten Bernauer und den Materialdirektor Weber mit dem Geschäft zu betrauen. Er fand damit aber ebenso wenig Anklang wie andere mit General Jochmus und Heinrich von Gagern. Schließlich brachte der oldenburgische Gesandte den oldenburgischen Staatsrath Fischer, der hamburgische den Wasserbauath Hübbe in Vorschlag. — Im Allgemeinen erwartete man wenig von dem Verkauf. Das vorherrschende Urtheil entsprach dem gelegentlich von Schwarzenberg geäußerten, daß die Schiffe nichts taugten. Man bat Bismarck dringend, seine Regierung zum Ankauf der Flotte zum Tagwerth zu bewegen.

In Preußen brauchte man aber damals das Geld für andere Zwecke. Der Ankauf weiterer Schiffe wurde daher rund abgelehnt. Am 22. April wurde Staatsrath Hannibal Fischer mit dem Verkauf der Flotte betraut. Allerdings verbot ihm die oldenburgische Regierung nachträglich Annahme dieses Kommissariums und bedrohte ihn mit Entziehung seines Dispositionsgchalts. Auf sehr energische Vorstellungen Thuns und als Preußen erklärte, einen seiner Offiziere zu dem Geschäfte kommandiren zu wollen, ließ es aber den Widerspruch fallen.

Fischer faßte sich anfangs „als freundlicher Vermittler schwer verletzter Interessen“ auf, mischte sich in die politische Seite der Sache, die

ihm nichts anging, und betrieb das Geschäft ziemlich lässig. Er wurde daher wiederholt zu rascher Abwicklung des Verkaufs angewiesen. Aber Woche an Woche verging, ohne daß annehmbare Angebote gemacht wurden. Das preussische Staatsministerium war zwar nachträglich auf Wunsch des Königs und des Prinzen Adalbert zum Ankauf noch einiger Schiffe geneigt, aber der Finanzminister von Bodelschwingh sträubte sich aufs entschiedenste dagegen. Oesterreich wollte einige Schiffe gegen bloße Anrechnung auf seine Vorschüsse übernehmen, fand damit aber keine Gegenliebe. Die Nordseestaaten machten keine Miene etwas zu kaufen. Man mußte sich endlich am 1. Dezember 1852 entschließen, die sechs Korvetten für 238 000 Thaler, d. h. 40% der von Fischer aufgestellten Tare, an die englische General Steam Navigation Company loszuschlagen.

Natürlich wurde inzwischen das Personal der Flotte soweit als möglich entlassen. Schwierigkeiten machten nur die Kontrakte der ausländischen Offiziere; doch gelang es den meisten, wieder in ihrer Heimath Dienst zu finden. Die Civilbehörden blieben zur Abwicklung der Rechnungen noch einige Zeit bestehen.

Am 16. März 1853 wurden die beiden Schiffe „Ganja“ und „Erzherzog Johann“ versteigert. Das höchste Gebot waren 165 000 Thaler seitens eines Kaufmanns Lehmkuhl. Die 26 Kanonenboote waren schon am 12. Januar für 10 600 Thaler an den Schiffsmakler Boedecker losgeschlagen worden<sup>1)</sup>. Von den andern Materialien kaufte Preußen eine Anzahl Kanonen und Munition. — Brommy erhielt Anfang 1854 eine monatliche Pension von 125 Thalern, Dr. Jordan eine solche von 55 Thalern zugesprochen. Ersterer trat übrigens 1857 als Chef der technischen Abtheilung bei der Admiralität zu Mailand in österreichischen Dienst. Am 7. Januar 1860 starb er mit Hinterlassung einer jungen Wittve.

Daß die Auflösung der unter so großen Hoffnungen geschaffenen ersten deutschen Flotte in ganz Deutschland einen Sturm der Entrüstung nach rief, ist genügend bekannt. Um die Regierungen zu ärgern, forderten verschiedene Vereine ihre einst gezahlten Beiträge zurück. Ein Apotheker in Bremen, in dessen Hause ein Marinebureau gewesen war, verlangte 90 Thaler für Abhobeln von Tintenflecken und ließ deshalb auf Marinematerial in Bremerhafen Beschlagnahme legen. Noch heute ist der Name des unschuldigen Staatsraths Fischer verrufen. Die Hauptanklagen aber sind jederzeit gegen Preußen gerichtet worden. Wie sehr dabei die öffentliche Meinung irrefeleitet war, beweist die vorstehende Darstellung. Ohne die Eifersucht Hannovers und die hinterhältige Politik Schwarzenbergs wäre die Flotte von 1848 jedenfalls nicht unter den Hammer gekommen. Die Handelspolitik des Zollvereins aber hätte schon in den 50er und 60er Jahren sich in ganz anderer Weise, als es geschehen ist, den überseeischen Ländern zuwenden können.

<sup>1)</sup> Auch die Reste der holsteinischen Flotte, welche Dänemark nicht überlassen worden waren, wurden verkauft.

## Anlage XXXVa.

Als vor einigen Monaten die Ueberzeugung in der Bundes-Central-Commission Raum gewonnen, daß die fortdauernden Finanzverlegenheiten im Bundeshaushalt hauptsächlich durch die Unterhaltung der deutschen Flotte herbeigeführt würden, während eine große Anzahl deutscher Regierungen, den Mangel an Theilnahme für diese neue Schöpfung durch fast gänzliche Nichtbeachtung der wiederholten Aufforderungen zur Zahlung der für dieselbe noch von der Reichsgewalt auf Grund von Bundesbeschlüssen und Beschlüssen der deutschen Nationalversammlung ausgeschriebeneneu Matrikular-Beiträge bekundeten, beschloß die Bundes-Central-Commission der Geschäftsabtheilung für die Marine die Ansarbeitung einer Denkschrift aufzutragen, in welcher der jetzige Zustand der Flotte dargestellt, die Nothwendigkeit und die Erfordernisse der Fortbildung des Instituts angegeben und die dadurch entstehenden Ausgaben berechnet und die Mittel und Wege in Vorschlag gebracht würden, um die Zukunft der Flotte zu sichern.

Die Mitglieder der Marine-Abtheilung haben bei der Verschiedenheit ihrer Ansichten statt einer Denkschrift deren drei — jeder eine besondere geliefert und die Kommission hat es aus den im Protokoll über die 267. Sitzung angegebenen Gründen vorgezogen, statt die Umarbeitung dieser drei Denkschriften in eine zu veranlassen, zu beschließen, diese Arbeiten wie sie liegen den hohen vollmachtgebenden Regierungen vorzulegen, um durch diese eine Beschlußnahme der sämmtlichen deutschen Regierungen über die Zukunft der deutschen Flotte sobald als möglich herbeizuführen.

Diesem Beschlusse gemäß beehre ich mich Eurer Excellenz den betreffenden Auszug des Protokolls der 267. Sitzung mit Abschriften der Denkschriften des Oberstlieutenants von Wangenheim, des österreichischen Fregatten-Kapitains von Bourguignon und des Hülf's-Referenten in der Marine-Abtheilung frühern Reichs-Marine-Rath Jordan, gehorsamst zu überreichen und über den Inhalt folgendes zu bemerken.

Die von Wangenheim'sche Denkschrift giebt die Zwecke der Flotte an, wie man sie sich bei der Gründung des Instituts gedacht, legt bei Bestimmung der Größe der Marine die Beschlüsse der von der provisorischen Reichsgewalt im Herbst 1848 eingesetzten technischen Marine-Kommission zum Grunde und berechnet dann die Kosten der ganzen Schöpfung, die sich danach in den ersten zehn Jahren jährlich auf 4 900 000 Thaler und in den folgenden Jahren auf jährlich 3 800 000 Thaler belaufen, Summen welche sich, wenn eine allgemeine Dienstpflicht für die Marine eingeführt würde, auf resp. 4 600 000 Thaler und 3 200 000 Thaler ermäßigen würden. Die bisher auf die Bildung der Nordsee-Flotille verwandten Kosten berechnet von Wangenheim bis Ende December 1850 auf 6 552 221 fl. 15 Kr. oder 3 744 126 Thaler 13 Sgr.

Indem sodann der aus Mangel an Geldmitteln herbeigeführte Stillstand in der Ausbildung der Flotte und Einrichtung der nothwendigen

Anstalten, wie z. B. eines Trocken-Docks, eines Marine-Bau- und Reparatur-Etablissements, der Anlegung eines Kriegshafens, bedanert wird und die Gründe angegeben werden, aus denen die Verbeibaltung und Fortbildung der Flotte als eine Nothwendigkeit erscheint, werden als die verschiedenen Wege der Entwicklung der deutschen Flotte folgende bezeichnet:

1. Eine deutsche Flotte sowohl im Süden als im Norden von Deutschland als Bundes-eigenthum zur direkten Verfügung der deutschen Central-Gewalt, oder
2. eine süddeutsche Flotte unter Oesterreichs, eine norddeutsche unter Preußens Leitung, beide im Kontingentsverhältniß zur deutschen Central-Gewalt, oder
3. eine österreichische, eine preußische, eine Bundes-Flotte, erstere beide im Kontingentsverhältniß zur deutschen Central-Gewalt, letztere im Eigenthumsverhältniß zu derselben stehend, oder endlich
4. eine österreichische, eine preußische und eine Flotte der deutschen Nordsee-Staaten, alle drei im Kontingentsverhältniß zur deutschen Central-Gewalt.

Welche von diesen Arten der Bildung einer deutschen Seemacht zu wählen, wird dem Beschlusse der deutschen Regierungen anheimgestellt.

Der Fregatten-Kapitain von Bourgnignon bezieht sich, was den jetzigen Zustand der Nordsee-Flotille betrifft, auf den von ihm erstatteten der zweiten Darstellung des Bundeshaushalts beigelegten und auch jetzt wieder anliegenden Bericht vom 26. März v. J. und beschränkt sich darauf, die Vorschläge der technischen Marine-Kommission für die Bildung eines Nord- und Ostseegechwaders ohne nähere Angabe der Gründe nicht für zweckmäßig zu erklären und indem er die Sorge für die Ostsee der Preußischen Regierung wie die für die adriatische Küste der Oesterreichischen Regierung überläßt, bringt er für die Bildung eines Nordsee-Gechwaders eine andere Zusammenstellung in Vorschlag, deren Anschaffungskosten er im Ganzen auf 19 750 000 Thaler berechnet und für welche er mit Inbegriff der Hafen-Anlagen, des Reserve-Materials und der Unterhaltung des Personals eine jährliche Ausgabe von

|                           |                  |
|---------------------------|------------------|
| im 1. bis 5. Jahre . . .  | 4 511 880 Thaler |
| im 6. bis 10. Jahre . . . | 3 361 880 „ und  |
| vom 11. Jahre ab . . .    | 3 573 760 „      |

für nöthig hält. — Auf welchem Wege diese Geldmittel zu beschaffen, stellt er lediglich anheim und äußert nur, daß wenn sie nicht beschafft werden könnten, auch nichts übrig bleibe als den bereits gemachten Anfang zur Begründung einer Marine aufzugeben, da der jetzige überdies mit einem beträchtlichen Kostenaufwande verbundene Zustand nicht fortbestehen könne.

In der abschriftlich beiliegenden von dem Oberstlieutenant von Wangenheim verfaßten Vergleichung beider Denkschriften wird darauf hingewiesen, daß in der von Bourgnignon'schen Schrift für die Nordsee allein eine verhältnißmäßig weit größere Seemacht verlangt werde als von der Marine-Kommission für Nord- und Ostsee angenommen worden und daß es nicht wahrscheinlich sei, daß Oesterreich und Preußen sich außer der Unterhaltung der eignen Gechwader zu einer Theilnahme an einem so bedeutenden Aufwande entschließen würden.

Die Jordan'sche Denkschrift beginnt mit der Schilderung der finanziellen Schwierigkeiten, mit denen die Flotte von dem Beginn des Unternehmens an zu kämpfen gehabt habe, wie sie zum Theil durch Schuldenmachen und durch Verwendung von zu andern Zwecken bestimmten Fonds namentlich der Festungen unterhalten worden, er erwähnt des geringen Fortschrittes, den das Institut unter solchen Umständen bisher gemacht habe, der vielen mangelnden Anstalten, Hasen, Docks, Magazine und der großen Kostbarkeit der durch diese Mängel veranlaßten interimistischen Einrichtungen.

Er gedenkt ferner der Nachtheile für das Personal der Marine, welche in der mangelnden Gelegenheit zur Ausbildung desselben auf Uebungsfahrten und in der mangelnden See-Kriegsschule liegen und der Schwierigkeit, diesen Mangel zu ersetzen und eine Menge junger Leute vor sittlicher und leiblicher Verderbniß zu bewahren. Er besorgt bei einer Fortdauer des jetzigen Zustandes nicht bloß eine schleuniger vorschreitende Entwerthung des vorhandenen Materials (namentlich der bei der Lage im Freien verkaufenden Kanonenboote) sondern auch eine Demoralisation des Personals, die zu einer traurigen Selbstauflösung führen könnte. Wenn aber eine Auflösung der Marine beschlossen werden sollte, so bemerke er über die Art und Weise derselben, daß es schwer sein würde, daß vorhandene Material angemessen und ohne die erheblichsten Verluste zu verwerthen und daß die Entlassung des Personals insbesondere bei den Offizieren große Schwierigkeiten darbieten würde, die sich nicht ohne bedeutende Geldopfer beseitigen lassen würden. Während er nun den Gesamtaufwand für die Marine bis zum Ende Juli 1850 auf 6 149 449 fl. berechnet und den Werth des vorhandenen Materials auf 4 655 000 an giebt, berechnet er den im Falle eines Aufgebens der Marine realisirbaren Werth nur auf 2 793 000 fl. und also den dann schon sich ergebenden Verlust auf 3 348 000 fl. Durch eine Vergleichung der Kosten der deutschen Flotte mit denen der englischen zeigt er ferner, daß die erstere aller Ungunst der Verhältnisse ungeachtet, verhältnißmäßig billig erworben worden ist und indem er die vorzügliche Beschaffenheit der Mehrzahl der Schiffe der Flotte hervorhebt, beruft er sich auf das Urtheil des von Bourguignon daß diese Flotte schon jetzt bei gehöriger Ausrüstung im Stande sei, die ganze dänische Seemacht an einer dauernden Blokade der Nordseehäfen zu verhindern. Die Nothwendigkeit und Nützlichkeit einer deutschen Flotte glaubt er durch Hinweisung auf die großen Verluste des Handels im dänischen Kriege und die Vortheile, die während dieses Krieges selbst der jetzige Anfang einer deutschen Flotte dem Handel bereits gewährt habe, darthun zu können. Zur Beschützung desselben auf entfernten Stationen bei plötzlich einbrechenden Ereignissen hielt er eine Flotte für ein dringendes Bedürfniß Deutschlands und mißt den Werth derselben für uns nach dem Widerwillen des Auslandes gegen die neue Schöpfung, indem er sich dabei auf die Aeußerungen englischer Blätter beruft. Was die Beschaffung der Geldmittel für die Flotte betrifft, so glaubt er eine Ermäßigung der laufenden Unterhaltungskosten dadurch herbeizuführen, daß nicht alle Schiffe seebereit gehalten werden, sondern nur so viel als zur Ausbildung der Offiziere und Mannschaften und etwaigen sonstigen

Diensten erforderlich sind und danach und indem er auch die Kosten für die Vergrößerung der Flotte und die Einrichtung der Hafenanstalten zc. möglichst ermäßigt, gelangt er für das Jahr 1851 zu einem Bedarf von 1 205 526 Thalern oder höchstens 1 326 526 Thalern, deren Beschaffung einem allgemein anerkannten Bundes-Organ nicht schwierig werden könne. Aber selbst ohne ein solches, oder wenn durch dasselbe die Marine nicht als ein allgemeines deutsches Institut anerkannt werden sollte, glaubt er durch einen aus den Staaten des Zollvereins und den übrigen nord-deutschen Staaten zu bildenden Marineverein (eine neue deutsche Hanse), in welchem die Beiträge nach Verhältnis des Aus- und Einfuhrhandels der einzelnen Staaten vertheilt und beim Zollverein durch etwa 4% der reinen Zollrevenueu sichergestellt würden, die erforderlichen Geldmittel zu erreichen. Er schließt seine Denkschrift mit Vorschlägen für eine anderweite Organisation der Marinebehörden, deren Sitz er nach Hamburg verlegt und deren Einrichtung die von ihm behaupteten Mängel des jetzigen Geschäftsganges beseitigen soll. —

Von so verschiedenen Standpunkten nun auch die Verfasser der vorgedachten Denkschrift ausgehen und so sehr sie wünschen, daß die Schöpfung gedeihen und wachsen möge, so blickt doch bei ihnen die Ueberzeugung durch, theils sprechen sie dieselben offen aus, daß ein Verbleiben in dem jetzigen Zustande nicht bloß unnütz sondern schädlich und wenn nicht eine weitere Ausbildung des Instituts möglich, ein gänzlich Aufgeben desselben dem allmählichen Verkommen vorzuziehen sei. Wenn sie aber für die Beibehaltung und Fortbildung des Instituts sich aussprechen, so wäre es zu wünschen gewesen, daß sie die Nützlichkeit ja Nothwendigkeit desselben ausführlicher beleuchtet hätten, was insbesondere den bisherigen Erfahrungen über die Ansichten der deutschen Regierungen gegenüber zweckmäßig gewesen wäre. Von diesen Regierungen haben die größten Oesterreich und Preußen bisher zwar durch geleistete Vorschüsse dem Institut eine Unterstützung gewährt, ohne welche es bereits zu Grunde gegangen wäre, aber im Princip haben sie außer der von Preußen mit 1 580 686 fl. 50 Kr. bezahlten ersten Hälfte der Marinebeiträge, wegen der mit für deutsche Zwecke zu unterhaltenden eigenen Marine, die weitere Betheiligung an Beiträgen zur deutschen Flotte für jetzt abgelehnt und ihr Verhältnis zu derselben also noch nicht festgestellt. Andere Regierungen wie Hannover, Oldenburg, Mecklenburg, Nassau, Holstein, Anhalt-Deßau und die freien Städte haben ihre Beiträge vollständig geleistet, dagegen andere nur die erste Rate derselben ganz oder theilweise eingezahlt und endlich sind einige wie Sachsen, Kurhessen und Limburg mit derselben ganz und Bayern mit denselben fast ganz im Rückstand geblieben, wie dies die vier von der Bundes-Central-Kommission den deutschen Regierungen vorgelegten Finanz-Darstellungen und die ihnen beigefügten Uebersichten der Rückstände näher nachweisen. Muß man nach diesen Erfahrungen mindestens auf eine sehr getheilte Ansicht der Regierungen über die Nothwendigkeit einer deutschen Flotte schließen, so sind auch, seitdem die Paulskirche geschlossen, öffentliche Stimmen in den deutschen Kammern für diese Nothwendigkeit nicht besonders laut geworden, man scheint gegen diese wie gegen manche andere Idee kühler geworden zu sein, Gewinn und Verlust dabei abzuwägen und

als Jacit nur den letztern sich herausstellen zu sehen. Wenn die Idee eines großen einigten Deutschlands mit einheitlicher Spitze als mit der Entwicklung der deutschen Staaten seit der Reformation unvereinbar und deshalb wenigstens nicht auf dem Wege der Dinte erreichbar nachgerade aufgegeben werden muß, so sollte man nicht seine Kräfte an Schöpfungen verschwenden, die wie die einer Seemacht eine selbstständige Politik, einen kräftigen einheitlichen Willen und große Mittel notwendig zu ihrem Gedeihen bedingen, Erfordernisse an denen es für eine Reihe von Jahren dem Deutschen Bunde wahrscheinlich noch mangeln dürfte. Fragt man nach dem Zweck der Schöpfung und sieht dabei ab von dem schwärmerischen Ideen deutscher Allmacht die sie in's Leben rief, wie von den Privatinteressen, die dabei mitwirkten, so wird der Schutz der Nordküste Deutschlands und des deutschen Handels als Zweck und die Erfahrung im Kriege gegen Dänemark hauptsächlich als Beweismittel dafür angegeben. Wenn man aber gleichzeitig zugiebt, daß Deutschland immer nur eine Seemacht zweiten Ranges werden kann, so wird damit das Motiv des Schutzes der Nordküste gegen die großen Seemächte von selbst ziemlich wegfallen und wenn es ja wieder einmal zu einem Kriege mit Dänemark nach definitiver Feststellung seiner Verhältnisse zu Deutschland kommen sollte, — der einzige Fall, wo vielleicht von einer deutschen Flotte mit Erfolg Gebrauch zu machen, — so würde in diesem Dänemark wie ja das Londoner Protokoll zeigt, die Unterstützung einer der großen Seemächte schwerlich fehlen. Hätte Deutschland eine Flotte, wie man sie gewünscht, gehabt, und hätte es wirklich damit gegen Dänemark mit Erfolg operirt, die englische Flotte würde sich der Gegenwart bei diesen Operationen nicht entzogen haben. Daß aber die erst gegründete Flotte noch für den jetzigen dänischen Krieg von Erfolg sein sollte, war doch fast ein zu fühner Gedanke, den auch die Erfahrung im Stich gelassen hat. Was nun aber den hauptsächlich als Zweck der Flotte angeführten Schutz des deutschen Handels betrifft, so kann man die Möglichkeit zugeben, daß dieser Handel noch eines größern Aufschwunges fähig sei ohne damit die Nothwendigkeit einer Flotte zum Schutze desselben darzuthun oder diese als Mittel zur Förderung jenes zu erweisen. Den blühenden Handelsstädten Hamburg und Bremen würde, denke ich, die Wahl zwischen dem jetzigen Zustande ohne Flotte oder einer Flotte mit Schutzzolltarifen nicht schwer werden.

Aus den Handelsflotten sind die Kriegsflotten hervorgegangen, mit der Vergrößerung des Handels werden sie auch für Deutschland sich einfinden, wenn dasselbe überhaupt, was ich bezweifle, zu einem größeren einheitlichen Staate bestimmt ist, aber ohne Kolonien (deren Zeit doch überhaupt vorüber, da das Emancipations-Fieber sich zumal bei etwa zu gründenden Deutschen nur zu bald einfinden würde) und bei dem Maaße von Größe, welches doch nur einer deutschen Flotte gegeben werden soll, würde es wohl schwer sein an den verschiedenen Punkten des Erdballs wohin Deutsche Handel zu treiben versuchten möchten, auch deutsche Kriegsschiffe zum Schutze desselben anzustellen und schwerlich möchte der Gewinn diese Aufstellung mit den Kosten derselben in Verhältniß stehen. Mit den Zinsen des Kapitals welches die Anschaffung und Unterhaltung einer deutschen Seemacht in einem oder in einigen Jahren kostet, würde

man, sollte ich glauben, alle Verluste decken können welche etwa deutsche Kaufleute durch den Mangel eines Schutzes ihrer vielleicht gewagten Unternehmungen in fernen Weltgegenden erleiden und in dem Kapital selbst würde man immer einen Fonds bereit haben um im Fall eines Krieges sich durch Subsidien die Hülfe einer Seemacht von größerem Umfange als die deutsche werden kann zum Schutze deutscher Interessen zu verschaffen. Daß gegen die Seemächte ersten Ranges die deutsche Flotte doch niemals aufkommen würde, der deutsche Handel also gegen die ihm von da aus drohenden Gefahren doch nicht geschützt sei, müssen auch die entschiedensten Flottenfreunde zugeben. Ja, es könnte sich ereignen daß Deutschland mit den Millionen die es jährlich statt auf Erleichterung und Belebung des Verkehrs in seinem Innern, auf den Schiffbau wenden soll nur fremden Mächten diene, indem diese ihm die wohlgebauten Schiffe zu rechter Zeit abholten — *exempla non desunt*.

Möglich daß ich aus Mangel an Kenntniß der nicht gerade auf der Hand liegenden Vortheile des Besizes einer Flotte für Deutschland, mehr vertraut durch die hiesigen Geschäftserfahrungen mit den Schwierigkeiten des Unternehmens und den Nachtheilen die es in mehr als einer Beziehung schon wegen der dadurch herbeigeführten finanziellen Verlegenheiten veranlaßt hat, für das Großartige der Idee der Schöpfung, einer deutschen Flotte weniger empfänglich bin; nach allem was ich darüber gelesen und erfahren, kann ich nicht anders als die Flottenidee für einen der ersten Fehltritte der in der Paulskirche erzogenen Germania, ja für eine Frühgeburt derselben achten, die ihr die Zeugungskraft für bessere Sproßlinge geraubt hat. Eine Flotte, deren Material in Schlamm und Schlick verkauft und versinkt und deren Personal besonders in seinem jüngern Theil durch Unthätigkeit und Mangel einer höheren Bestimmung der Gefahr moralisch zu versinken ausgefetzt ist, die der Zwiespalt deutscher Regierungen kaum zu einem sichern Lagerplatze kommen läßt, sollte um so eher aufgegeben werden, als unter den gegebenen Verhältnissen die Aussicht fehlen dürfte, für sie eine irgend leidliche Zukunft bald herbeizuführen. — Und ein solches Aufgeben kann nicht mit großen Schwierigkeiten verbunden sein. — Die Verluste welche dadurch herbeigeführt werden, können allerdings nicht unbedeutend werden, sie kommen aber nicht gegen die Opfer in Betracht, welche das fernere Verfolgen der Idee einer deutschen Flotte, auch wenn es darüber zu einer Einigung unter den Regierungen käme, haben würde. Die Verwerthung des Materials kann nicht so großen Schwierigkeiten unterliegen und wenn für die nächste Zukunft für das größtentheils noch in jüngern Jahren befindliche Personal in angemessener Weise gesorgt wird, so wird damit billigen Ansprüchen von Individuen ein Genüge geschehen die sich einer so wenig gesicherten Schöpfung angeschlossen. Für die Jugend kann es nur ein Gewinn sein, wenn sie einer andern deutschen Marine sich zuwendet in der sie mehr Hoffnung auf die Zukunft haben kann, als die deutsche Kriegsmarine ihr zu gewähren im Stande ist. Zu wünschen ist es aber allerdings, daß der Entschluß über das Beibehalten oder Aufgeben der Marine so bald als möglich gefaßt werden. Wäre dies (wie ich seit der Existenz der Bundes-Central-Kommission oft in derselben den Wunsch geäußert) vor 6 oder 8 Monaten geschehen

und deshalb ein Vorschlag an die deutschen Regierungen gerichtet worden, so wäre jetzt die Liquidation der Marine-Angelegenheit zum großen Theil vielleicht schon beendigt und der Erlösz aus der Veräußerung des Materials würde die Mittel gewährt haben, die Festungsfonds zu restauriren und der traurigen Lage des Bundeshaushaltes ein Ende zu machen, vielleicht auch den Regierungen, welche ihre Marine-Beiträge vollständig berichtet haben, einen Theil derselben zu erstatten. Preußen ist hierbei bekanntlich mit mehr als 1½ Millionen Gulden betheiltigt und vielleicht kann es zur Beschleunigung des Beschlusses in dieser Angelegenheit anregen, wenn erwogen wird, daß jeder Tag der Fortexistenz der Marine in ihrem jetzigen Zustande den Materialwerth derselben verringert und außerdem nach dem bisherigen Ausgaben-Etat eine baare Ausgabe von circa 3000 fl. kostet, die ziemlich nutzlos verwendet werden.

Sollte es künftig einmal zu einem einigen und einheitlichen organisirten Norddeutschland kommen und dessen Handels- und Küstenvertheidigung eine weitere Ausdehnung der Preussischen Kriegsmarine erforderlich machen, so wird es dann immer noch an der Zeit sein, die Marine-Idee wieder aufzunehmen und sie anschließend an eine bereits bestehende Organisation gewiß mit besserem Erfolge, als jetzt zu erwarten, zu verfolgen. Wie die Sachen in Deutschland eben zur Zeit sich gestalten kann ich nur die Ansicht wiederholen,

daß eine baldige Auflösung der Deutschen Marine die für dieselbe wie für Deutschland zweckmäßigste Maßregel sein würde.

Frankfurt a. M., den 13. Januar 1851.

gez. Bötticher.

Seiner Excellenz  
dem Königlich-minister-Präsidenten  
und Minister  
der auswärtigen Angelegenheiten zc.  
Herrn Freiherrn von Manteuffel,  
zu Berlin.

## Anlage XXXVb.

Das preussische Gouvernement hat bei der Entstehung der Deutschen Marine sich auf das Wesentlichste betheiltigt; es hat sogar die Vertheidigung der eigenen Küsten der Förderung des allgemeinen Werkes hintangesezt, bis es erkannte, daß in Frankfurt Interessen ihr Spiel trieben, von denen ein Schutz für die preussischen Küsten nicht zu erlangen sein werde.

Preußens Ehre erfordert es daher, daß dasjenige Stück einer deutschen Marine, das trotz allem Mißgeschick und Ungeschick zu Stande gekommen ist und unter unsäglichen Beschwerden bis heute sich erhalten hat, nicht aufgegeben werde.

Es darf also bei dem Bundestage keinen Antrag auf Auflösung der deutschen Flotte schlechthin stellen. Ein solcher Antrag würde den Eindruck machen, als wolle es die Flotte aufgeben.

Es darf keinen Antrag machen, der nicht die Absicht ausdrückt, das Material der Flotte zu conserviren, und die Seevertheidigung Deutschlands weiter auszubilden.

Dieser Auffassung der Sache ist durch die bisherigen Verhandlungen in Nichts präjudicirt.

Preußens Antrag:

vorweg darüber sich zu einigen, ob der Bund die Nordsee-Flotille überhaupt noch erhalten und die bedeutenden Unterhaltungskosten tragen wolle,

hatte gar nicht den Sinn, daß ein Aufgeben der Flotte erstrebt werden sollte, er sollte nur den Absichten Hannover's entgegen treten, welches durch den anscheinend unverfänglichen Antrag auf Anerkennung des Bundes-Eigenthums an der Flotte erreichen wollte, daß die Kosten der Beschüzung der Nordseeküsten auf die Bundes-Kassen übernommen würden, während die Vertheidigung der Ostsee- und Adriatischen Küsten zur Last der Preussischen und Oesterreichischen Kassen verbleiben sollte.

Daß dies die Absicht Hannover's war, geht aus den von dem Hannoverischen Bundestags-Gesandten überreichten Denkschriften klar hervor, welche die Vertheidigung der Nordseeküsten allein als Bundesbedürfniß hervorheben, und davon ganz schweigen, daß die Vertheidigung der Ostseeküste ebenso gut allgemeines Bundesbedürfniß und der Verlust Triest's für Deutschland auch nicht gleichgültig ist.

Preußen sollte, wie es zuerst auf seiner Rheingränze Festungen auf jene alleinigen Kosten gebaut hat, und dann die Festungen in Baden und Württemberg hat bauen helfen müssen, auch an seiner Küste die Kosten der See-Vertheidigung allein tragen, daneben aber zu den Kosten der Hannoverischen Marine beitragen. Hannover wollte für 30—50 000 Reichsthaler jährlich eine schöne Flotte halten.

Dieser Plan ist durch jenen Antrag Preußens und den dadurch hervorgegangenen Bundesbeschluß:

das Provisorium bei der Marine noch 6 Monate zu erhalten, mittlerweile aber die Kosten ihrer Unterhaltung auf Bundes Kassen zu übernehmen

zerstört. Es ist jetzt wieder völlig freies Feld gemacht.

Dies wird aber vielleicht nicht lange dauern, und schon darum, noch mehr aber um die Flotte vor dem fortgehenden Verfall zu sichern, der auch mit dem günstigsten Provisorium unvermeidlich verknüpft ist, wird Preußen nicht länger zögern dürfen, sich völlig klar zu machen:

A) welche Pläne es in Bezug auf die deutsche Seemacht verfolgen will, und

B) welche Behandlung der gegenwärtig vorhandenen Nordsee-Flotille es diesen Plänen gemäß herbeizuführen suchen muß.

ad A. Es ist keine Frage, daß das Gedeihen der deutschen Seemacht bei weitem am besten gesichert ist, wenn das adriatische Geschwader ein österreichisches bleibt, und sämtliche Seestreitkräfte des Nordens in eine Marine vereinigt werden, welche Preußen im Namen des Bundes verwaltet und leitet.

Die Seemacht zu einer Bundesmacht zu machen, die keinem einzelnen Lande angehört, ist darum bedenklich, weil sie dadurch einen ge-

wijfermassen republikanischen Charakter bekommt, der den schon an sich vorhandenen Gegensatz zu den Landtruppen steigern und ihm ein gefährliches Gepräge geben wird<sup>1)</sup>. Ueberdem ist zu besorgen, daß die Bundesverwaltung an allen Fehlern der Verwaltung einer Gesellschaft leiden und daß ein rechtes Leben in die Sache nie kommen wird.

Hierzu kommt, daß Oesterreich doch nie darin willigen wird, daß seine adriatische Flotte unter die Verwaltung des Bundes gebracht wird und aufhört, österreichisch zu sein, in der That also nur davon die Rede sein kann, die Ostsee- und Nordsee-Geschwader zur Bundes-Flotte zu machen; — daß also Preußen auf diesem Wege in einem erheblichen Nachtheil gegen Oesterreich gebracht werden würde. Preußen müßte den Hafen Swinemünde einem Bundes-Befehlshaber überlassen, in die Festungswerke von Danzig und Stralsund Offiziere und Mannschaften hineinflassen, die dem Könige nicht geschworen haben, und die kein anderes militairisches Band haben als die Ehre: eine Ehre aber, der die beste Grundlage, das Verhältniß zu einem persönlichen Kriegsherrn, fehlt. Oesterreich erleidet dagegen keinen dieser Nachtheile und bleibt Herr auf seinem Territorium.

Unter allen Umständen also muß Preußen daran festhalten, daß das in seinen Häfen stationirte Geschwader ein preussisches bleibt. Dasselbe ist auch in einer so guten Entwicklung begriffen, daß es sich wohl rechtfertigen ließe, daß Material der Nordsee-Flotille in das Ostsee-Geschwader aufgehen zu lassen, keineswegs aber das Umgekehrte rathsam erscheint. Wenn hiernach der größere Theil des Ostsee-Geschwaders und das Adriatische Geschwader preussisch und österreichisch bleiben werden müssen, so kann nur noch davon die Rede sein, ob er von Mecklenburg und Holstein zu bemanuende Theil des Ostsee-Geschwaders und das Nordsee-Geschwader Bundes-Marine werden sollen.

Faßt man aber den politischen und moralischen Zustand der Küsten-Städte der Nordsee und den gegenwärtigen Zustand der Nordsee-Flotille ins Auge, so wird man sich gestehen müssen, daß ein vereinzelt Nordsee-Geschwader ohne festes militairisches Band und ohne das Element der Treue nothwendig eine Pflanzschule des Republikanismus und der Indisciplin werden muß. Alle Gefahren, die einer allgemeinen Bundes-Flotte drohen, drohen in verstärktem Maße einem vereinzelt Nordsee-Bundes-Geschwader.

Also muß auch das Nordsee-Geschwader sowie der nichtpreussische Theil des Ostsee-Geschwaders seinen Kriegsherrn erhalten, und die Vortheile jener Energie in der Leitung genießen, welche allein bei einer Landes-Verwaltung möglich sind.

Hier bieten sich nun zwei verschiedene Wege. Entweder es wird das Nordsee-Geschwader und der nichtpreussische Theil des Ostsee-Geschwaders contingentirt auf die entsprechenden Küsten-Staaten, oder Ein Staat übernimmt die Stellung.

Die Contingentirung würde jede Entwicklung der Marine unmöglich machen. Was soll aus einer an sich kleinen Marine werden, die verschiedenen angehört, von denen einige nicht mehr als 1—2. Schiffe halten würden?

<sup>1)</sup> Diese Gefahr wird noch dadurch gesteigert, daß Offiziere und Mannschaften größtentheils aus ganz demoralisirten Städten und Landtschaften, wie Hamburg, Bremen, Oldenburg sein werden, und die Stationsorte des Nordsee-Geschwaders aus der Nähe von Hamburg und Bremen nicht verlegt werden können.

Also muß Ein Staat die Stellung übernehmen. Entweder übernimmt Hannover die Stellung der Nordsee-Contingente und Preußen die der drei kleinen Ostsee-Contingente, oder Preußen die sämtlichen Nordsee- und Ostsee-Contingente, so daß es die gesammte Norddeutsche Marine in seine Hand bekommt.

Wie unendlich letztes Arrangement allen andern vorzuziehen ist, braucht wohl kaum ausgeführt zu werden. Ganz abgesehen von der Frage, ob Hannover im Stande sein wird, eine so schwierige Verwaltung mit Energie und Geschick durchzuführen, erhält man:

statt zwei rivalisirender Marinen eine einheitliche;

statt zwei kleiner, sich nie völlig genügender, eine ziemlich bedeutende, so bedeutend, daß eine selbständige Entwicklung aus sich selbst ihr völlig gesichert ist;

statt zwei kleiner Administrationen, die nie zu völliger Freiheit und Selbständigkeit in den Ressort-Verhältnissen kommen kann, eine große, der völlig freie Bewegung nothwendig zugestanden werden muß.

Der letzte Punkt ist nicht der unwichtigste. Eine Bundes-Administration, von dem Bundestage abhängig, wird nie volle Kraft entfalten, eine Administration für Preußen allein, ein Land mit noch nicht 9000 Matrosen, wird nicht leicht das nöthige Ansehen erlangen, eine preussische Administration dagegen für sämtliche Nordküsten mit 30 000 Matrosen wird Kraft und Ansehen in vollem Maße besitzen.

Wenn hiernach Preußen danach streben muß, die ganze Norddeutsche Marine in die Hand zu bekommen, so versteht sich von selbst:

a) daß es dabei Beauftragter des Bundes bleibt;

b) daß es daher gewissen vom Bunde ausgehenden Normen sich fügen und bestimmte Verpflichtungen eingehen muß;

c) daß es die Kosten nicht allein trägt, sondern daß die Kosten der See-Vertheidigung auf alle Bundes-Staaten contingentirt werden.

Nach welchen Grundsätzen diese Kosten zu repartiren sind, ob alle Bundes-Staaten (außer Oesterreich) gleichmäßig nach den Matrikelsätzen heranzuziehen sind, oder die Binnen-Staaten nach geringeren Sätzen — ob auch diejenigen Staaten, welche mit dem adriatischen Meer in näherer Verbindung stehen als mit der Nord- und Ostsee dazu beizutragen haben — das sind spätere Sorgen.

Auch die Frage kann zuvörderst noch auf sich beruhen bleiben, ob, so wie Preußen verpflichtet wird für die ihm zugewiesenen Beiträge eine bestimmte Anzahl Schiffe und Mannschaften zu unterhalten, so auch für die österreichische Marine ein Contingentsatz an sichersten der Vertheilung Oesterreichs überlassen können. Was die Berechnungsweise der Bundesbeiträge für das adriatische Geschwader betrifft, so möchte der einfachste Maßstab die Länge der Bundesküste am adriatischen Meere sein, so daß der gesammte von Oesterreich als zur Seevertheidigung seiner Küsten erforderlich nachgewiesene Kostenbedarf mit der Meilenzahl der gesammten österreichischen Küste dividirt, und der Quotient mit der Meilenzahl der zum Bunde gehörigen Küstenstriche multiplicirt wird.

Das Verhältniß der kleinen deutschen Küsten-Staaten zur Marine würde sich, abgesehen von ihren Geldbeiträgen, so gestalten, daß die in ihrem Gebiete belegenen Flotten-Stationen-Plätze völlig in daselbe Verhältniß treten wie die Bundesleistungen, und daß sie die freie Werbung für die Marine gestatten müssen. Der Aushebung bedarf es nicht, wenn die Marine die Mannschaft der gesammten Nord- und Ostseeflüten zur Disposition erhält.

ad B. Ist man hiernach sich klar bewußt, welche Zwecke man für die Zukunft der deutschen Marine verfolgt, wird der Weg, den man für die Behandlung der vorhandenen Nordsee-Flotille einzuschlagen hat, sich leicht ergeben.

Preußen muß unter der Erklärung, daß der gegenwärtige Zustand der Nordsee-Flotille unmöglich fortauern, daß aber die Einsetzung einer definitiven Bundes-Verwaltung nicht abgewartet werden könne, wenn nicht das Vorhandene dem sicheren Untergange entgegen gehen solle, das Anbieten machen,

daß gesammte Material der Nordsee-Flotille für den Anschaffungs-Preis nach Abzug der für Deteriorationen nothwendig werdenden Abschreibungen zu übernehmen,

oder es muß den Antrag machen:

daß vorhandene Material zu versteigern, so jedoch, daß nur Bundesglieder zum Mitgebot zugelassen würden.

Letzterer Weg würde für Preußen entschieden der vortheilhafteste sein, da es dann nur auf die brauchbaren Schiffe zu bieten braucht, ohne daß es gefährliche Mitbieter finden wird. Die weniger brauchbaren Schiffe werden zuletzt doch noch ihre Verwendung im Postdienste u. s. w. finden. Der erste Weg ist der ehrenvollste. Zwar würde er für Preußen Unbequemlichkeiten haben, da die zu zahlende Summe die Forderungen auf Rechnung der Marine nicht unerheblich übersteigen würde, und ein Theil der Schiffe zum eigentlichen Kriegsdienst nicht recht brauchbar ist. Wenn indessen Preußen seine Marine überhaupt fortbilden will, so ist dies doch immer noch der bei weitem wohlfeilste Weg.

Von der Mannschaft kann man nehmen wen man will. Wann derjenige von diesen beiden Anträgen, dem nach reiflicher Erwägung der Vorzug zu geben ist, gemacht werden soll, ob sofort, oder erst, wenn einem Antrage auf Auflösung entgegen zu treten ist, bleibt noch zu erwägen. Die sofortige Anbringung würde anscheinend am zweckmäßigsten sein.

Von selbst würde sich verstehen, daß bei der Zahlung Preußen seine gesammten Flotten-Beiträge zurückbehält, und die etwa vorkommenden verhältnißmäßigen Abzüge erst nach vollendeter Liquidation der gesammten Marine-Administration zurückzahlen hat.

Manteuffel bemerkte zu diesen Ausführungen: „Ich würde es im allgemeinen Deutschen wie im speciellen Preussischen Interesse für einen Gewinn erachten, wenn jene Ideen in ihren Hauptzügen zur Ausführung gebracht werden könnten; ob aber Preußen sich im Staube befinde, die hierzu selbst im glücklichsten Falle durchaus unentbehrlichen großen pekuniären Anstrengungen jetzt und in Zukunft zu machen, scheint mir im höchsten Grade zweifelhaft zu seyn.“

## Zulage XXXVI.

**Denkschrift der Königlich Sächsischen Regierung,  
die wünschenswerthe Berücksichtigung der materiellen, besonders der Zoll-  
und Handelsfragen bei der Dresdener Konferenz; sämmtlicher deutschen  
Regierungen betreffend.**

Fester und inniger, als durch völkerrechtliche Verträge, als durch die beste Föderativverfassung, werden Staaten von verwandten Interessen durch ausgebildete Beziehungen des Verkehrs und täglichen Lebens und die aus denselben hervorgehende Gemeinschaftlichkeit der Bedürfnisse und Wünsche, die denselben unausbleiblich folgende Uebereinstimmung mannigfacher Institutionen, die darin mit unzähligen Verzweigungen haftenden Wurzeln des Besitzes und der Arbeit mit einander verbunden.

Hätte dieser Erfahrungssatz noch neuer Beweise bedurft, sie würden durch die neueste Geschichte des Zollvereins, dessen Institutionen eine Periode voller Zerstörungen überdauert haben und selbst in Ländern, welche der Revolution ganz anheim gefallen schienen, durch die aus Gewöhnung hervorgegangene Achtung des Volks unverletzt erhalten worden sind, schlagend geliefert worden sein.

Schon die politische Klugheit möchte demnach noch solchen Erfahrungen gebieten, bei dem jetzt begonnenen Werke festerer Vereinigung der deutschen Staaten zu einer großen Gesamtheit neben den formellen Bindungsmitteln der materiellen nicht zu vergessen. Denn das lehrt die Geschichte seit den ältesten Zeiten und lehrt es täglich aufs Neue, daß es nicht die sogenannten politischen Sympathien, nicht einmal Verwandtschaften in Sitte und Sprache sind, welche Staaten vereinen und zu gemeinsamen Zwecken dauernd verbindend, daß dieses Ziel vielmehr nur bei Gemeinschaft der Interessen und deren richtiger Erkenntniß mit Sicherheit erreicht werden kann.

Als Nothwendigkeit stellt sich aber eine solche Berücksichtigung der materiellen Interessen dar, wenn man auf die tiefer liegenden Gründe jener Unzufriedenheit mit der bisherigen Bundesverfassung, soweit solche nicht bloß bei Doktrinären, Republikanern und den Social-Demokraten, sondern wirklich in einem großen Theile des eigentlichen Volkes vorhanden ist, zurückgeht; jener Verstimmung, welche den Bewegungen der letzten Jahre, als sie von Rußen zu uns kamen, den Weg nach allen Richtungen hin öffnete und ihren eigenthümlichen Charakter gab; jener Verstimmung, die nicht bloß zu unterdrücken, sondern deren Wiedertehr zu verhindern die große Aufgabe der Gegenwart ist. Es ist schon oft und gewiß richtig gesagt worden, daß dieses Zurückbleiben der Institutionen des Bundes hinter den Wünschen des Volkes viel weniger in den Formen, als in der mangelhaften Benutzung derselben begründet ist und auf erstere direkt nur insoweit zurückgeführt werden kann, als dieselben in einzelnen Punkten

einer wirksamen und energischen Thätigkeit der Bundesgewalt überhaupt hinderlich waren. Fragt man nun aber, worin die Mangelhaftigkeit in der Benutzung der Bundesinstitutionen hauptsächlich sichtbar gewesen, so wird Jedermann antworten: Darin, daß man nach so langer Reihe von Jahren es noch zu keiner Uebereinstimmung der Gesetzgebung in Handels- sachen, im Post- und Eisenbahnwesen, in Münze, Maas und Gewicht und vielen anderen Lebensbedürfnissen des Verkehrs gebracht hatte, daß man immer noch innerhalb Deutschlands die Zollschranken fortbestehen ließ und den Verkehr zu Wasser und zu Lande mit hohen Abgaben beschwerte, daß man noch sehr weit von einer auch nur annähernd freien, die Ausgleichung der Gegensätze einigermaßen vermittelnden Bewegung der Bevölkerung entfernt blieb und endlich darin, daß der Deutsche als solcher des energischen Schutzes seiner Interessen im Auslande meist völlig entbehrte. Das sind alles Klagen, welche sich auf materielle Gründe zurückführen lassen. Die Versuche der Nationalversammlung, diese Mängel ohne vermittelnden Uebergang zu beseitigen, die vorhandenen Gegensätze ohne Schonung der verschiedenen Interessen, die unter dem Schutze der bestehenden Einrichtungen entstanden und großgewachsen waren, aufheben zu wollen, würden an der Fähigkeit derselben Verhältnisse, welche sich zwar allmählich assimiliren, aber nicht mit einem Streiche nivelliren lassen, gescheitert sein, ja es ist unverkennbar, daß schon die Aussicht auf die Möglichkeit eines solchen gewaltjamen und rücksichtslosen Eingreifens die theils wirklich vorhandenen, theils nur einge bildeten Gegensätze der materiellen Interessen verschiedener Theile Deutschlands wieder schärfer hervor gehoben und den Streit über dieselben zu neuer Heftigkeit angefaßt hat.

Wenn man sich hieraus mit Recht eine Warnung vor Wiederholung gleich gewaltjamer Versuche zu entnehmen hat, so würde es doch ein beklagenswerthes Mißverstehen jener zuletzt erwähnten partikularistischen Erscheinungen sein, wenn man daraus auf das Nichtvorhandensein eines Bestrebens nach Einigung in materiellen Beziehungen unter den deutschen Stämmen schließen wollte. Dieses Bestreben ist vorhanden; es ist nur nach vielen Richtungen hin gedämpft durch das Bewußtsein gewisser Verschiedenheiten, die ausgeglichen, gewisser Gegensätze, die verjöhnt sein wollen, nach deren Ausgleichung und Verjöhnung man sich aber deshalb nicht minder sehnt, weil man sie schonend bewirkt wissen will.

Je weniger zu erwarten ist, daß es jemals möglich sein werde, durch den formellen Theil der zu verabredenden Bestimmungen Allen zu genügen, ja vielfacheren Angriffen das Werk von dieser Seite ausgesetzt sein wird, um so nothwendiger erscheint es, von vorn herein zu zeigen, daß man von den Formen, mögen es nun die alten bleiben oder in wesentlichen Punkten neue geschaffen werden, jeden falls den rechten Gebrauch machen, daß man sie zu Befriedigung allgemein und tief gefühlter Bedürfnisse benutzen will, und schon deshalb ist dringend zu rathen, daß man sich auf der gegenwärtigen Konferenz über einige der wichtigsten, die Regelung der materiellen Interessen betreffende Grundsätze vereinige.

Es will sogar scheinen, als ob Gefahr im Verzuge sei. Es ist schon oben angedeutet worden, daß das drohende Nivellirungssystem der Nationalversammlung den Widerstand der partikularen Interessen auch

auf dem materiellen Gebiete provocirt hat; die Gegensätze zwischen Aderbau und Industrie, Halb- und Ganzfabrication, Zunftzwang und Gewerbefreiheit machen sich allenthalben in höherem Grade geltend als je, die Neigung, individuelle Mißstände, das Siccithum gewisser Gewerbszweige und andere unwillkommene Erscheinungen ganz falschen Ursachen zuzuschreiben, über eingebildeten Nachtheilen reelle Vortheile zu übersehen, ist im Wachsen und dies zeigt sich unter anderm sehr deutlich in dem jetzt schroffer als je selbst innerhalb des Zollvereins hervortretenden Widerstreite der Ansichten. So würde, wenn man in diesem Augenblicke neue Veranlassungen der Spaltung geben, ja wenn man sich nur rein passiv verhalten wollte, die Gefahr, selbst von den auf dem Gebiete materieller Einigung bereits erlangten Resultaten wieder einen Theil verloren gehen und Deutschland im Momente seiner politischen Wiedergeburt der größten materiellen Zerrissenheit anheim fallen zu sehen, in der That näher sein, als man vielleicht glaubt. Zu einem solchen Resultate aber hätte sich Niemand Glück zu wünschen, am allerwenigsten die, welche momentan dabei zu gewinnen glauben. Und Bestand würde unter solchen Umständen auch die gelungenste politische Kombination nicht haben.

Zu einer dergestalt durch die Klugheit und Nothwendigkeit gebotenen, dringenden Gefahren begegnenden Einigung über die wesentlichsten Grundzüge für künftige Behandlung der materiellen Interessen Deutschlands ist aber auch kein Moment günstiger als der gegenwärtige.

Zuerst die Vereinigung der Vertreter sämtlicher deutschen Regierungen mit dem festen Willen, sobald als möglich ein, die wahren Bedürfnisse der Nation befriedigendes Werk zu Stande zu bringen, voraussetzlich also auch geneigt zu Ausgleichungen und Opfern verschiedener Art auf verschiedenen Gebieten, von deren Nothwendigkeit zum Wohle des Ganzen man allgemein erfüllt ist.

Sodann das unmittelbar vorhergegangene glückliche Gelingen größerer Einigungsversuche auf den speciellen Gebieten der Post- und des Telegraphenwesens; das Bevorstehen anderer in Beziehung auf die nunmehr alle Binnen Grenzen Deutschlands mehrfach überschreitenden Eisenbahnen; das Schweben der Verhandlungen über den Zollvereinstarif, über die Elb- und Rheinzölle, endlich und hauptsächlich die offenbare Geneigtheit der drei Hauptländermassen, in welche Deutschland rücksichtlich der Zoll- und Handelsverhältnisse dormalen zerfällt, zu einer Annäherung; eine Geneigtheit, theils deutlich ausgesprochen, theils aus der Lage der Verhältnisse klar zu erkennen. Hierbei ist etwas länger zu verweilen.

Der große deutsche Zollverein ist nach siebenzehnjährigem Bestehen am Vorabende einer abermaligen Erneuerung der Verträge angelangt und wie es scheint zugleich am Vorabende einer mehr oder minder eingreifenden Reorganisation. Wenigstens läßt sich nicht erwarten, daß dießmal wieder eine unveränderte Verlängerung ohne Weiteres erfolgen werde. Das ist sehr natürlich, aber sicher nicht auf eine allgemeine Unzufriedenheit mit den Wirkungen des Vereins, oder gar auf ein Bestreben nach dessen Auflösung zurückzuführen. Man muß in dieser Beziehung sich wohl hüten, die absichtlich und unabsichtlich übertriebenen Klagen aus den

äußersten Grenzlagern der entgegengesetzten Interessen, die noch dazu auf mannichfachen Irrthümern beruhen und nicht selten dem Systeme des Zollvereins Uebelstände zur Vertretung zuschieben, welche ganz andere Gründe haben, für den Ausdruck der Wahrheit zu halten. Vom höhern Standpunkt sind die ökonomischen Vortheile des Zollvereins für alle dabei beteiligten Länder ganz entschieden gegen etwaige Verletzungen Einzelner überwiegend, die gegenseitige Verzweigung und Vertretung selbst der einander anscheinend widerstrebenden Interessen ist allgemein geworden; man würde dessen erst recht gewahr werden, wenn man das so lange Verbundene trennen wollte. In der That deutet auch gewiß keine der Zollvereinsregierungen daran, sich von Insinuationen extremer Partheien zu Schritten treiben lassen zu wollen, welche später von derselben Seite her nur Verwünschungen eintragen würden; ganz abgesehen von den finanziellen Zeiten der Frage. Die sächsische Regierung ist in einer vorzüglich günstigen Stellung für die unbesangene Betrachtung der Verhältnisse: — hierin scheint neben dem Umstande, daß kein Land so schwer als Sachsen die Folgen verfehlter Schritte auf dem vorliegenden Gebiete empfinden würde, ihr Veruß, ja ihre Pflicht zur Anregung dieses Gegenstandes begründet zu sein. Die Gegenätze des reinen Ackerbau- und Handelsinteresses und des Fabrikinteresses, im Großen weit von einander getrennt und einseitig hervortretend in den norddeutschen Küstenländern und in Süddeutschland, finden sich in Sachsen auf kleinem Raume wieder, nicht minder scharf in den Gemüthern der Beteiligten, aber zu steter unmittelbarer Verbindung genöthigt und dadurch einen klaren Blick in das Getriebe ihrer Wechselwirkung erleichternd. Dasselbe gilt von dem Gegenätze der Handels- und Fabrikinteressen, deren erstere dem zahlreichen sächsischen Fabrikhande gegenüber in Leipzig eine wichtige Vertretung finden. Auch in Sachsen sind die Wünsche der verschiedenen Producenten höchst einseitig, auch hier gibt es nur wenige, welche über den zunächst liegenden scheinbaren Vortheil hinausehen, aber die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit des Fortbestehens des Zollvereins, die Ueberzeugung, daß die vollständige Erreichung der eignen einseitigen Wünsche um den Preis einer Lösung des Vereins zu theuer erkauft sein würde, ist allgemein und würde nur dann, aber dann auch gewiß der entgegengesetzten Ansicht Platz machen, wenn beabsichtigt werden sollte, das Princip auf dem er beruht, wesentlich zu ändern und durch ihn extreme handelspolitische Grundsätze zur Geltung zu bringen. Worin anders liegt dieß, als in dem unbewußten Erkennen der Wahrheit, daß gegen die erreichte Größe des Marktes, gegen die vorhandene Freiheit des gegenseitigen Verkehrs, gegen die dadurch begründete Mannichhaltigkeit der Beziehungen unter den verbundenen Staaten die einzelnen Mängel des Systems in den Hintergrund treten. Damit scheint denn auch zugleich der Schlüssel gegeben zu Erklärung des Umstandes, daß die Unzufriedenheit in einzelnen Theilen des Zollvereins, das Drängen nach Systemänderungen, die daraus hervorgehenden — unzählige weitere Klageründe im Einzelnen hervorruhenden — Schwankungen und Unsicherheiten des Systems mit der Dauer des Vereins gewachsen sind, anstatt sich zu vermindern. Einen wie großen Theil an dem gegenwärtig unzweifelhaft prinziplosen Zustande des Vereinstarifs einzelne in unzeitiger

Nachgiebigkeit gegen sich verdrängende Sonderinteressen gefasste Beschlüsse einzelner Regierungen und die in der Verfassung des Zollvereins begründete Zufälligkeit des Zustandekommens einzelner Abänderungen gehabt haben, mag nicht weiter untersucht werden. Aber das ist nicht schwer einzusehen, daß in dem Maße, als die durch Schließung des Zollvereins erlangten Vortheile eines größeren inneren Marktes und die vervielfältigten Beziehungen allen Produktionskreisen zur Gewohnheit und der Gemüth derselben fast unbewußt wurde, die Klagen über das, was noch zu wünschen ist, immer lauter, immer weniger gedämpft durch die Erinnerung an das bereits Erlangte erschallen müssen. Sowie durch Gründung des Zollvereins die extremen Wünsche keinesweges erfüllt, aber eben so wenig die extremen Befürchtungen gerechtfertigt, vielmehr in den ersten Jahren von der durch die Erweiterung des Marktes und die Anknüpfung der mannigfachsten neuen Verbindungen hervorgerufenen Thätigkeit und ihre segensreichen Folgen in den Hintergrund gedrängt wurden, so wird auch auf die gegenwärtigen Klagen — denen als mehr oder weniger einseitigen, theilweise unbegründeten und sich widersprechenden kein System der Welt ganz abhelfen kann — sicher nicht durch Beschränkung auf kleinere, dem Anscheine nach in ihren Interessen gleichartigere Kreise, sondern nur durch Erweiterung des Marktes, durch Eröffnung neuer Beziehungen die einzige richtige Antwort zu geben sein. Hinter aller dieser Unzufriedenheit der scheinbar heterogensten Art liegt unbewußt dem Einzelnen, der in der Natur begründete Drang nach Ausdehnung. Man wird daher nicht Unrecht haben, wenn man behauptet, daß der Zollverein zu einer befriedigenden Lösung der in seinem Inneren schwebenden Fragen nur durch gleichzeitige Berücksichtigung des Strebens nach Erweiterung, nur durch gleichzeitige Behandlung der Anschlußfragen nach allen Seiten hin gelangen kann. Und darnach kann man behaupten, daß die Disposition des Zollvereins für eine weitere Vereinigung im gegenwärtigen Momente eine günstige sei.

Wendet man sich nach Oesterreich, so findet man dort die Regierung einer Annäherung, ja selbst einem Anschlusse an den Zollverein auf das entschiedenste geneigt und bereits mit einer Revision des Zollwesens ernstlich beschäftigt, welche dem wohlverstandenen eigenen Interesse Rechnung tragend, den prohibitiven Tarif in einen mäßig schützenden verwandeln, und hoffentlich auch die administrativen Einrichtungen denen des Zollvereins nähern wird.

Im Norden endlich haben sich in der neuesten Zeit wieder Versuche geltend gemacht, die wenn gleich vorläufig gescheitert, im Falle ihres Gelingens neben einer Vermehrung der finanziellen Hülfquellen der theiligten Länder zugleich eine wesentliche Annäherung an den Zollvereinstarif in mehreren Hauptartikeln bewirkt haben würden. Und auch sonst fehlt es nicht an Anzeichen, welche eine Geneigtheit des Nordens zu Annäherung an den Zollverein bekräftigen, die übrigens gewiß um so entschiedener hervortreten wird, wenn es sich nicht mehr um letztern allein, sondern gleichzeitig um die enorme Vergrößerung des Marktes handelt, welche eine Annäherung an Oesterreich gewähren wäre.

Also von beiden Seiten Zeichen der Gravitation nach dem Mittelpunkte des Zollvereins und dieser selbst in einem Zustande, daß bei all

seitigem guten Willen und verurtheiltsfreier Auffassung der Verhältnisse niemand bezweifeln wird, daß eine befriedigende Lösung der in seinem Inneren entstandenen Differenzen nur durch eine weitentliche Erweiterung des Marktes erreicht werden kann.

Unverantwortlich möchte es scheinen, wenn man einen solchen Moment ungenützt vorüber gehen lassen wollte.

Aber was soll überhaupt geschehen? was kann jetzt geschehen? was kann durch die Konferenzverhandlungen in der angeordneten Richtung geschehen?

Was soll überhaupt geschehen? die Beantwortung dieser Frage ist in Bezug auf den größten Theil der im Eingange dieser Denkschrift erwähnten materiellen Detailverhältnisse nicht schwierig. Daß in allen diesen Dingen nach Uebereinstimmung und möglichster Beseitigung aller Unterschiede in den Gesetzgebungen und Einrichtungen der einzelnen deutschen Staaten zu streben, daß diese in Ermangelung der erforderlichen technischen und sonstigen Grundlagen nicht bei der gegenwärtigen Ministerialkonferenz zu bewirken, sondern daß hier nur die gemeinschaftliche Absicht bestimmt auszusprechen und für ein Organ der Verwirklichung zu sorgen ist. Das möchte ohne Weiteres klar sein, da es hier keine Schwierigkeiten zu überwinden giebt, deren Beseitigung nicht in der Macht der Regierungen läge, da kein Sonderinteresse der Volksstämme von berechtigter Geltung dankebar ist, welches einer Uebereinstimmung der Handelsgesetzgebung der Post- und Eisenbahneinrichtungen, der Münzen, Maaße und Gewichte, einer möglichsten Befreiung des Flußverkehrs u. s. w. widerstände.

Weit schwerer ist die Frage in Bezug auf die Zollverhältnisse zu beantworten. Der Wunsch zwar nach einem Fallen der Binnenzollschranken in Deutschland, die Erkenntniß der Nothwendigkeit auf ein solches Endziel hinzuwirken, sind wohl allgemein und gegen ein Ausprechen dieser Absicht möchte wohl von keiner Seite ernstliches Bedenken obwalten. Soll es aber nicht bloß bei der guten Absicht verbleiben, soll auch die Ausführung derselben gesichert werden, so müssen die ersten Schritte zu deren Erreichung zugleich gethan, einige der wichtigsten Grundsätze selbst vertragsmäßig festgestellt und ein Organ zu Fortbildung der Idee geschaffen werden.

Da ist denn allerdings die Beantwortung der Frage, auf welchem Wege das Ziel zu erreichen? von allen Dingen nöthig, wenn nicht Unheil statt Segen gestiftet werden soll.

Man könnte meinen, das Einfachste wäre, die Auflösung aller schon in Deutschland bestehenden Zollvereinigungen zu beschließen, oder auf eine solche hinzuwirken und durch gemeinschaftliche Verhandlungen aller deutschen Staaten einen allgemeinen deutschen Zollverein zu Stande zu bringen. Abgesehen jedoch davon, daß hierzu schwerlich die Zustimmung aller betheiligten Staaten zu erlangen sein würde, wäre dieser Weg jedenfalls der ungeeignetste, den man betreten könnte; er würde des großen Vortheils entbehren, den die bereits faktisch bestehenden Vereinigungen von Stämmen mit scheinbar sehr abweichenden Interessen in mehrere große Gruppen für den weiteren Fortgang der Vereinigung darbieten; die partikularen Vorurtheile, wieder nackt und unverbunden neben einander gestellt, würden sich um so schroffer geltend machen, und da die später anzuführenden

Gründe, welche eine sofortige, mit Revenüentheilung verbundene gänzliche Vereinigung Oesterreichs, des Zollvereins und des norddeutschen Steuervereins als unmöglich erscheinen lassen, nicht minder einzelnen Staaten als ganzen Gruppen gegenüber Geltung haben, so würde das Resultat sicher keine allgemeine Vereinigung, sondern, wenn nicht ein völliges Auseinanderfallen, höchstens eine etwas andere Gruppierung sein, bei welcher fast alle Theilnehmer einen mehr oder minder großen Theil ihres jetzigen gewissem Marktes und ihrer bereits bestehenden Verbindungen einbüßen und dafür entweder gar keine oder doch sehr ungewisse Früchte gewinnen würden. Jedenfalls wäre man aber dann einer gänzlichen Vereinigung ferner als je. Im günstigsten Falle käme man, wenn das dann überhaupt noch möglich sein sollte, auf den gegenwärtigen Zustand zurück und hätte den Verlust kostbarer Zeit und unzählige verletzte Interessen zu beklagen. Dasselbe leidet Anwendung auf die ebenfalls aufgetauchte Idee einer süd- und einer norddeutschen Zoll- und Handelseinigung.

Das Resultat eines derartigen Gruppierungsversuches würde genau das oben geschilderte sein.

Der einzige praktische, ohne Rückschritte vorwärts nach dem Ziele führende Weg ist der des Ausbaues auf den bestehenden Grundlagen. Man muß die bestehenden Vereinigungen mit Sorgfalt aufrecht erhalten, mit Rücksicht auf gegenseitige Annäherung in ihren Systemen und Einrichtungen fortbilden und die gänzliche Verschmelzung vorbereiten.

Wir sagen vorbereiten. Denn wenn auch in nicht wenigen einzelnen Punkten eine völlige Gleichstellung und Aufhebung aller Unterschiede sofort zu erreichen steht, so ist doch eine sofortige vollständige Einigung der getrennten Theile bis zu gemeinschaftlicher Verwaltung des Zollwesens und Revenüentheilung aus mehreren Gründen nicht möglich.

Ohne auf eine erschöpfende, den Zweck und die Grenzen dieser Zeitschrift weit überschreitende Entwicklung aller dieser Gründe hier einzugehen, mögen als vorübergehende, zwar nicht allzuschwer, aber doch nicht mit einem Schlage zu beseitigende Hindernisse beispielsweise aufgeführt werden: Die abweichende Gestaltung der Geldverhältnisse, insbesondere die Papiercirculation in Oesterreich, und die ziemlich schwierige Frage über die Stellung der norddeutschen Haseupläze; dagegen bedürfen drei Hauptpunkte einer genaueren Prüfung und Entwicklung.

Erstens die angeblich durch die Verschiedenartigkeit der Interessen bedingte Verschiedenheit der nord- und süddeutschen Zoll- und Handelssysteme. Fragt man dabei nur die Stimme des, in nationalökonomische Verhältnisse nicht tiefer eindringenden Volkes, oder der stets von einseitigen Vorurtheilen des nächsten Interesses besangenen Vertreter einzelner Produktionszweige — den Kaufmann aus Hamburg und Stettin, den Grundbesitzer von Ost- und Westpreußen, den westphälischen Rothgarnfärber oder den bayerischen Spinner, so wird man an der Möglichkeit einer Versöhnung verzweifeln müssen. Aber man rufe sich die Vorgänge bei Gründung des Zollvereins zurück; da war der Widerstand nicht geringer, da betrauerte Leipzig schon den Untergang seines Handels; aber der Handel Leipzigs ist nie blühender gewesen, als seitdem und wenn die Mehrzahl unserer Ackerbau-Producenten ihre Lage unbefangener prüft, so wird sie

gestehen müssen, daß ihre Produktion an Masse und an Werth gestiegen ist. Wenn andererseits gewisse Fabricationszweige, namentlich die Halbfabricationen, nicht die getrännte Rechnung gefunden haben, so liegt dies theils an Umständen, welche durch kein Zollsystem der Welt geändert werden können, theils an einzelnen nicht abzuleugnenden Fehlern des Systems; aber diesen stehen viele andere Zweige gegenüber, wie z. B. Weberei und Wirkerei, welche viel mehr Hände beschäftigen und sich überraschend entwickelt haben. Das wird zwar die betreffenden Gewerbetreibenden nicht hindern, immerfort mehr zu begehren — aber keiner von ihnen wird einen Augenblick im Zweifel sein, was er zu wählen habe, wenn man ihm die Wahl zwischen einem neuen Vereine mit einem Systeme nach Belieben, aber nach ganz andern Richtungen hin und unter Verlust seines alten Marktes, und zwischen dem Beharren in dem alten, nach seiner Meinung mangelhaften, aber gewohnte und sichere Absatzwege darbietenden Kreise stellen wollte. Man verzichte darauf, es gleichzeitig dem absoluten Freihändler und dem Protektionisten recht machen zu wollen, man schlage die wunderbar heilende Kraft der Erweiterung des Marktes und der Vervielfältigung der Beziehungen auf alle kleinen Verlegungen materieller Interessen nicht zu gering an, und gehe mit Muth an das Werk. Die Mängel des Zollsystems treten für Handel und Ackerbau und für die angeblich benachtheiligten Industriezweige desto mehr in den Hintergrund, je größer der innere Markt, je stabiler das System wird. Schwankungen sind das Gefährlichste. Man suche die theoretisch allein wahre Idee des Freihandels nicht dadurch zu realisiren, daß man in Ländern mit bestehenden und entwickelten Industrien den Schutz an der Grenze wegnimmt, sondern dadurch, daß man die Grenze selbst hinauschiebt, den inneren Markt allmählich expandirend zu einer Größe erweitert, welche den Grenzzoll der innern Konkurrenz gegenüber in eine untergeordnete Bedeutung stellt.

Es wird zuzugeben sein, daß die österreichische Fabrication weitere Herabsetzung der Zölle, als bis zur Höhe oder nahe zur Höhe des Zollvereinstarifs noch lange nicht verträgt, es wird andererseits den nördlichen Staaten nicht zuzumuthen sein, mit den Zöllen auf Kolonialwaaren und Wein sofort und ohne vermittelnden Uebergang bis zur Höhe des Zollvereinstarifs heraufzugehen; aber es wird nicht daran zu zweifeln sein, daß man durch allseitige Concessionen und sorgfältige Berücksichtigung aller Bedürfnisse freier Handelsbewegung sich gegenseitig nähern, Verbindungen anknüpfen, Gegensätze ausgleichen und dadurch einer künftigen Vereinigung mächtig vorarbeiten kann.

Ob man dann etwas mehr nach der Schutz Zoll- oder nach der Freihandelsseite hin zusammenkommt, darauf kommt, den großen Vortheilen der Erweiterung des Marktes gegenüber weniger an, als man gewöhnlich glaubt.

Das in den Systemen liegende Hinderniß ist also nicht unüberwindlich; aber es kann nur nach und nach und mit Schonung bestehender Interessen beseitigt werden. Daher nähere man die Tarife einander allmählich, mache sie, soweit möglich, vollständig gleich, lasse, so weit irgend thunlich, freien Verkehr eintreten, und die gegenseitigen Beziehungen zu vermehren

und zu verstärken; und ohne daß man bestimmte Zeiträume des Fortschreitens verabredet hat, wird die wachsende Anziehungskraft sich neu bildender, verwandter Interessen eine Vereinigung früher möglich machen, ja sogar dazu drängen, als zu wagen gehofft hat. Man hat auch hierin einen lehrreichen Vorgang in dem Handelsvertrage vom 27. Mai 1829 zwischen dem preussisch-darmstädtischen und dem bayerisch-württembergischen Vereine, welcher, ohne nur die Verpflichtung zur Vereinigung auszusprechen, die vollständige Verschmelzung im großen Zollvereine zur Folge hatte,

Zwei weitere Gründe, welche eine sofortige völlige Verschmelzung unmöglich machen und Uebergangsperioden erheischen, sind die Verschiedenheit der Zoll-Administrations-Grundsätze und der Mangel hinreichender statistischer Unterlagen für Feststellung gerechter Grundsätze über die Vertheilung der Zollrevenue unter die einzelnen Staaten. Gleichwie im Zollvereine die Administration des Zollwesens in allen dazu gehörigen Staaten völlig übereinstimmend geregelt ist, gleichwie dort Volkszahl und Konjunktionsverhältnisse aus vieljährigen Beobachtungen genau bekannt sind, so wird man sich auch mit den übrigen Staaten Deutschlands über eine Annäherung in der Organisation der Zollbehörden verständigen und die nöthigen Unterlagen zur Feststellung gerechter Grundsätze über die Revenuevertheilung sammeln müssen, ehe an eine völlige Zolleinigung gedacht werden kann. Wenn man aber bei möglichst gleichen Tarifen und möglichst gleicher Organisation, nach Befinden unter gegenseitiger Kontrolle, einige Jahre beobachtet und sammelt, so wird es bald an den Unterlagen zur völligen Vereinigung nicht mehr fehlen und den jetzt abzuschließenden Vorbereitungsverträgen werden bald die Vereinigungsverträge folgen können.

Das ist der einzige Weg, der zum Ziele führen, das ist, was gegenwärtig geschehen kann.

Was kann aber die jetzt versammelte Ministerial-Konferenz dabei thun? Sicherlich ist sie als eine Versammlung zunächst politischer Natur weniger dazu bestimmt, die Details von Verträgen über materielle Interessen zu discutiren, Regulative über die Einzelheiten des beschriebenen Vorbereitungsverfahrens anzuarbeiten u. s. w. Aber den Willen kann sie fixiren, den zunächst einschlagenden Weg bezeichnen und das lebendige Organ ins Leben rufen, welches den Weg verfolgen, das Wollen realisiren, die Idee fortbilden soll. Schon die Existenz eines solchen lebendigen Vereinigungspunktes wäre unendlicher Gewinn.

Aber es scheint auch, als müsse auf der Konferenz, wolle sie anders ihren großen Zweck vollständig erreichen, mindestens dies für die materiellen Interessen geschehen. Wird die materielle Frage gleichzeitig mit der politischen und im Zusammenhange mit derselben behandelt und gelöst, dann ist viel eher auf eine befriedigende Lösung beider zu rechnen, als wenn man sich mit der politischen Organisation begnügen und die materiellen Fragen künftigen Verhandlungen überlassen wollte. Jetzt kann manches Opfer in der einen, durch einen Vortheil in der andern Richtung ausgeglichen werden.

Zu dahin abzielenden Beschlüssen will die königlich sächsische Regierung hiermit angeregt haben, und während sie sich absichtlich, um in keiner Weise vorzugreifen, jedes materiellen Eingehens auf die Einzelheiten der

zu behandelnden Fragen enthalten hat, erlaubt sie sich, der Vorberathung der dritten Kommission folgende Anträge zur Erwägung anheim zu geben:

Die Konferenz möge beschließen, an die Stellen von Artikel XIX. der Bundesakte und Art. LXIV. der Wiener Schlussakte Bestimmungen eines präzeiseren und etwa folgenden Inhalts zu setzen:

Sämmtliche deutsche Regierungen machen sich verbindlich, die endliche vollständige Vereinigung aller deutschen Staaten zu einem Zoll- und Handelsgebiete mit gleicher Gesetzgebung in Zoll- und Handelsfachen, übereinstimmenden Einrichtungen sämmtlicher Verkehrsinstitute und völlig freiem innerem Verkehr auf dem Wege der Ausbildung und gegenseitigen Annäherung der bereits bestehenden Vereinigungen zu solchen Zwecken unablässig anzustreben.

Zu diesem Behufe sollen baldmöglichst Bevollmächtigte zusammentreten, um in der auf den gegenwärtigen Konferenzen festzustellenden Weise Bestimmungen zu ermitteln und festzusetzen:

über Annäherung der Tarife,

über möglichst gleiche Zollorganisation,

über gegenseitige Verwaltungskontrolle und Beschaffung der Unterlagen zu späteren Vereinigungsverträgen,

über möglichste Erleichterung des Transitverkehrs,

über den Flußverkehr,

über völlige Freiheit des gegenseitigen Verkehrs mit Rohstoffen und allen in sämmtlichen Tarifen frei erklärten Artikeln,

über Erleichterungen des gegenseitigen Verkehrs mit Mannfakten, auch über den Grenz- und Veredlungsverkehr hinaus, soweit dieß der damalige Zustand der Produktion gestattet,

endlich über Bildung einer gemeinschaftlichen ständigen Kommission zu Berathung der zu Beseitigung aller einzelnen, jetzt oder später sich darstellenden Hindernisse völliger Vereinigung zu treffenden Veranstellungen und zu Herstellung der Einheit in der die allgemeinen Verhältnisse des Handels, des Verkehrs und der Production betreffenden Gesetzgebung (z. B. Handelsgesetzbuch; Münzen, Maße und Gewichte; Patente; Musterchutz u. s. w.)

Je weniger in der Annahme solcher Anträge schon an sich für irgend einen Staat die Gefahr liegen kann, sich zu präjudiciren, je mehr Alles nur auf die sichere Hoffnung gebaut ist, daß es nur gelte, einmal ernstlich anzufangen, um auch zu vollenden, um so sicherer mag sich die königl. sächsische Regierung, welche sich im übrigen der Verbesserungsfähigkeit ihrer Anträge deutlich bewußt ist, der Hoffnung hingeben, daß man allereits auf die gegebene Anregung eingehen und die vorstehenden Anträge der Berathung unterziehen werde.

Dresden, am 1. Januar 1851.

## Anlage XXXVII.

### Grundlage der Verathungen der technischen Kommission.

| Kubriken.                                                              | Nähere Ausführung und vorläufige Certirung, unter Vorbehalt etwaiger demnächstiger veränderter Ordnung des Stoffes.                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>I. Vorbehalt wegen des voranzustellenden allgemeinen Satzes.</p>    | <p>I. Die Fassung desselben, durch welche die demnächstige völlige Zolleinigung Deutschlands als zu erstrebendes Ziel bezeichnet und deren Verwirklichung gefördert werden soll, bleibt, als mit der Aufgabe der anderen Abtheilung der Subkommission zusammenhängend, hier einstweilen ausgefetzt.</p> |
| <p>II. Vorschläge für die jetzt abzuschließenden Bundesverträge.</p>   | <p>II. Um, so weit es schon jetzt möglich ist, den Verkehr im Bundesgebiete zu sichern und zu erleichtern, sind folgende Sätze zur Aufnahme in die Bundesverträge zu empfehlen:</p>                                                                                                                     |
| <p>A. Ungehinderten Verkehr zwischen den Bundesstaaten.</p>            | <p>A. Die Ein-, Aus- und Durchführung aller Erzeugnisse der Natur und der Kunst aus dem Gebiete eines Bundesstaates in oder durch das Gebiet eines anderen Bundesstaates, ist unter den in den Abgabengesetzen vorgeschriebenen Bedingungen erlaubt.</p>                                                |
| <p>Ausnahmen:</p>                                                      | <p>Ausnahmen hiervon sind nur in folgenden Fällen zulässig:</p>                                                                                                                                                                                                                                         |
| <p>1. rücksichtlich der Einfuhr,<br/>2. rücksichtlich der Ausfuhr.</p> | <p>1. Rücksichtlich der Einfuhr<br/>a) in Beziehung auf Salz, Tabak und Tabakfabrikate, Schießpulver, Spielkarten und Kalanden,<br/>b) aus gesundheitspolizeilichen Gründen oder<br/>c) in Folge von Gesetzen gegen Mißbrauch der Presse zc.</p>                                                        |
|                                                                        | <p>2. Rücksichtlich der Ausfuhr in Folge eines Bundesbeschlusses.</p>                                                                                                                                                                                                                                   |

**Kubriken.**

**Nähere Ausführung und vorläufige Zertheilung.**

**B.** Gleichstellung mit den begünstigsten fremden Staaten für Verkehr und Erzeugnisse.

(Vorbehalt.)

**C.** Verbot von Stapel- oder Umschlagsrechten.

**D.** Allseitige Befreiungen von der Eingangsabgabe.

**E.** Beschränkungen und Nichterhöhung der Ausgangsabgaben.

**B.** Die Ein- und Durchfuhr aus und die Aus- oder Durchfuhr nach dem Gebiete eines anderen Bundesstaates und insbesondere die Erzeugnisse aus dem Bundesgebiete dürfen in Beziehung auf Betrag, Sicherung und Erhebung der Abgaben nicht ungünstiger behandelt werden als die Ein-, Aus- und Durchfuhr und die Erzeugnisse aus irgend einem nicht zum deutschen Bunde gehörenden Lande.

Die auf Verträgen oder sonstigen besonderen Verhältnissen beruhenden einstweiligen Beschränkungen dieses Satzes enthält das . . . beigefügte Verzeichniß.

**C.** Stapel- oder Umschlagsrechte im Gebiete des Bundes sind unzulässig.

**D.** Die in der Anlage . . . verzeichneten Gegenstände sollen beim Eingange aus dem Gebiete eines anderen deutschen Bundesstaates von Eingangsabgaben frei sein.

Bemerkung.

Das Verzeichniß ist von den Technikern der 3. Kommission zu bearbeiten.

Dabei ist das Augenmerk vorzugsweise auf im Bundesgebiete erzeugte Verzehrungsgegenstände, Rohstoffe und massenhafte Gegenstände von geringem Werthe zu richten. Bei jeder Waare ist besonders zu erwägen:

1. ob die Befreiung auf den unmittelbaren Uebergang zu Lande zu beschränken oder
  - a) auf Flußschiffahrt und
  - b) auf Seeschiffahrt
 auszudehnen sei.
2. ob und unter welchen Voraussetzungen auf Ursprungsbescheinigungen zu verzichten sein werde?

**E.** Ausgangsabgaben dürfen beim Ueber-

| Kubriken.                                                                              | Nähere Ausführung und vorläufige Certirung.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                        | <p>gange der Waaren in das Gebiet eines andern Bundesstaates nur von den in der Anlage . . . verzeichneten Gegenständen und höchstens zu dem in jedem Staate dormalen bestehenden Betrage erhoben werden.</p> <p style="text-align: center;">Bemerkung.</p> <p>Das Verzeichniß ist von den Technikern anzustellen und auf wichtigere der inländischen Fabrikation unentbehrliche Rohstoffe zu beschränken.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <p>F. Richterhöhung der Durchgangsabgaben.</p>                                         | <p>F. Durchgangsabgaben dürfen im Bundesgebiete nirgend zu höheren, als den dormalen faktisch geltenden Beträgen oder unter lästigeren, als den dormaligen Formlichkeiten erhoben werden.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <p>G. Staatsmonopole.</p>                                                              | <p>G. Staatsmonopolen dürfen in keinem Bundesstaate andere, als die denselben jetzt unterliegenden Gegenstände unterzogen werden.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <p>H. Gewerbesteuer der Handeltreibenden und Fabrikanten aus andern Bundesstaaten.</p> | <p>H. Im Messe- und Marktverkehr sollen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nur die verkauften Waaren zur Verabgabung gezogen, die unverkauft zurückgeführten aber beiderseits ein-, aus- und durchgangsabgabefrei gelassen werden.</li> <li>2. Personen, welche in dem Staate, welchem sie angehören, zum Bezuge der dortigen Märkte und Messen befugt sind, gegen Bescheinigung dieses Umstandes auch zum Bezug der Märkte oder der Messen im andern Bundesstaate befugt sein und eine Gewerbesteuer dafür nicht zu entrichten haben.</li> </ol> <p style="text-align: center;">Bemerkung.</p> <p>Hierbei fragt sich noch, ob und inwieweit der Art. 17 der Zollvereinsverträge noch eine weitere Umwandlung auf das gesammte Bundesgebiet leidet?</p> |
| <p>J. Gegenseitige Hülfe zur Unterdrückung des Schleichhandels.</p>                    | <p>J. Die Bundesstaaten verpflichten sich zur</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

**Kubriken.**

**Nähere Ausführung und vorläufige Certirung.**

Verhütung und Bestrafung des Schleichhandels nach oder aus anderen Bundesstaaten durch angemessene Mittel mitzuwirken und zu diesem Zwecke die erforderlichen Strafgesetze zu erlassen, die Rechtshülfe zu gewähren, den Aufsichtsbeamten des anderen Staates die Verfolgung der Extravencienten in ihr Gebiet zu gestatten und denselben durch Steuer-, Zoll- und Polizeibeamten, sowie durch die Ortsvorstände alle erforderliche Auskunft und Beihülfe zu Theil werden zu lassen.

**Bemerkung.**

Mit der weiteren Ausarbeitung eines allgemeinen Zollkartells werden die Techniker, welche namentlich mit den Bevollmächtigten der vereinsfreien norddeutschen Staaten in Vernehmen zu treten hätten, zu beauftragen sein.

**K. Gleichberechtigung bei der Flußschiffahrt.**

K. Die schiffbaren Flüsse im Bundesgebiete dürfen mit jedem Fahrzeuge, welches einem der Bundesstaaten angehört, insoweit dasselbe dazu nach Bauart und Tiegang sich eignet, in gleicher Weise und unter denselben Bedingungen befahren werden wie mit Fahrzeugen des eignen Landes.

**Bemerkung.**

Die Frage über Thunlichkeit und Zweckmäßigkeit der Ausarbeitung gleichmäßiger Grundsätze über Patentirung der Flußschiffer und Flußfahrzeuge wird den Technikern zu überweisen sein. Desgleichen über Vermessen der Flußschiffe.

**L. Gleichberechtigung bei der Seeschiffahrt.**

L. Zur Seeschiffahrt nach, von und zwischen Häfen oder Landungsplätzen im Bundesgebiete sollen die Schiffe aller Bundesstaaten gleich denen des eignen Staates und unter gleich günstigen Bedingungen zugelassen werden.

**Bemerkung.**

Die Bedingungen für die Nationalität der Schiffe sind für das Bundesgebiet gleichmäßig festzustellen und das Nähere hierüber von den Technikern in der Art auszuarbeiten, daß das-

| Kubriken.                                                                                                                                | Nähere Ausführung und vorläufige Certirung.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>M. Gleichberechtigung in Havarie- und Strandungsfällen.</p>                                                                           | <p>selbe demnächst unter dieser lit. mit der Bestimmung eingetragen werden kann, daß jeder Bundesstaat die in einem Andern vorgenommene Vermessung dortiger Schiffe als genügend anzuerkennen hat.</p> <p>M. In Strandungs- und sonstigen Unglücksfällen sind die Fluß- oder Seeschiffe, die Waaren und die Angehörigen eines anderen Bundesstaates gleich denen des eigenen Staates zu behandeln.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <p>N. Unzulässigkeit der Erhebung von Gewerbesteuern von Frachtfahrern und Schiffern eines anderen Bundesstaates.</p>                    | <p>N. Für den Betrieb der Frachtfahrt, sowie der See- oder Flußschiffahrt von, nach und zwischen Häfen oder Landungsplätzen im Bundesgebiete darf eine Gewerbesteuer nur von dem Staate, welchem der Schiffer angehört, erhoben werden.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <p>O. Gleichberechtigung beim Gebrauche öffentlicher Kommunikationsmittel und Verkehrsanstalten und der dafür zu zahlenden Gebühren.</p> | <p>O. Der Gebrauch öffentlicher Anlagen und Hilfsmittel für den Verkehr, als: der Chanissee und sonstigen Straßen, Kanäle, der Schleusen, Fähren, Brücken und Brückenöffnungen, der Häfen und Landungsplätze, der Bezeichnung und Beleuchtung des Fahrwassers, des Lootsenwesens, der Krane und Wage-Anstalten, öffentlichen Niederlagen u. dergl. m. ist den Angehörigen eines anderen Bundesstaates unter gleichen Bedingungen wie den Angehörigen des eigenen Staates zu gestatten.</p> <p>Gebühren dürfen nur bei wirklicher Benutzung solcher Anstalten und höchstens bis zu einem, die Unterhaltungskosten sowie die Verzinsung und allmälige Abtragung des Anlagekapitals deckenden Betrage erhoben werden.</p> |

Für die Benutzung von Wage-Anstalten, welche lediglich behufs der Ermittlung des Betrages oder zur Kontrolle der Abgaben an den Staat geschieht, sind Gebühren nicht zu erheben.

**Bemerkung.**

Die Frage, ob und zu welchem Betrage ein Maximum für die Weggelder zu bestimmen sei, wird den Technikern zur näheren Bearbeitung zu überweisen sein.

**P. Münzwesen.**

P. Sämmtliche Bundesstaaten werden ihre Münzen genau zu dem gesetzlich bezeichneten Gehalte ausprägen lassen. Dieselben werden in ihren Gebieten die in der Anlage . . . bezeichneten Silbermünzen anderer Bundesstaaten nach dem in derselben Anlage verzeichneten Verhältnisse gesetzliche Geltung verschaffen.

Sie werden ferner Vergehen in Beziehung auf Münzen und Münzjurrogate anderer Bundesstaaten mit gleichen Strafen wie Vergehen in Beziehung auf die eigenen Münzen und Münzjurrogate belegen.

**Q. Konsulatwesen.**

Q. Jeder Bundesstaat wird auf Vergehren der Regierung eines anderen Bundesstaates oder von Angehörigen desselben seine Konsulu und Handelsagenten im Auslande verpflichten, den Angehörigen des letzteren Staats denselben Schutz wie denen des eigenen zu gewähren und dafür nicht höhere Gebühren, als von letzteren zu erheben.

**Bemerkung.**

Die Frage, ob und in welchem Umfange übereinstimmende Instructionen und Gebührentaxen für die Konsulu der Bundesstaaten zu erlassen sein, dürfte zu näherer Bearbeitung der Techniker zu verstellen sein.

**III. Zuständigkeiten  
der Bundes-Executive  
ad II. A—Q.**

III. Die Ueberwachung der allseitigen Beobachtung vorstehender Vertragsbestimmungen und die zur Aufrechthaltung derselben etwa erforderlichen Maßregeln stehen der Vollziehungsbehörde des Bundes zu.

| Kubriken. | Nähere Ausführung und vorläufige Certirung. |
|-----------|---------------------------------------------|
|-----------|---------------------------------------------|

Allgemeine Bemerkungen.

1. Nähere Bestimmungen über bundesfreie Gebietstheile eines Bundesstaates, sowie über das Verhältniß von Bundesgebieten, welche mit bundesfreien Staaten vereinigt sind, sowie über die Ausdehnung der sub II erwähnten Säge auf solche fremde Staaten, welche mit einem Bundesstaate zu einem Zoll- und Handelsgebiete vereinigt sind, werden noch zu erwägen sein.

2. Das dem Bunde zustehende Recht zur Abschließung von Handels- und Schiffahrtsverträgen schließt zwar das Recht der einzelnen Bundesstaaten zur Eingehung solcher Verträge nicht aus, allein diese Verträge dürfen nicht länger als auf eine bestimmte, näher zu bestimmende Zeit abgeschlossen werden und dürfen, wenn es sich nicht um eine gänzliche Zoll- und Handelseinigung handelt, keine Begünstigung fremder Waaren und Schiffe vor deutschen im Bundesgebiete oder eine Begünstigung von Waaren oder Schiffen des eigenen Staats vor denen anderer Bundesstaaten begründen.

Dasselbe gilt hinsichtlich der Verlängerung oder Erneuerung bestehender Verträge.

3. Bestimmungen über die Besteuerung innerer Erzeugnisse oder über lokale Besteuerung von Gegenständen des Verkehrs oder Verbrauchs werden noch näher zu erwägen sein.

IV. Zu überweisende Gegenstände:

A. An die Bundesgesetzgebung (unter Vorbehalt weiterer Entschliessungen darüber, ob und in welchem Umfange dieselben schon hier in Angriff zu nehmen sein werden).

1. Ein allgemeines Handels- und Seerechtsgesetz für die Bundesstaaten.

2. Die Abstellung der Durchgangsabgaben und Zölle und die Feststellung der dafür gebührenden Entschädigung.

3. Die Einführung eines umfassenden möglichst gleichmäßigen Münz-, Maß- und Gewichtssystems.

4. Allgemeine Vorschriften über Erfindungspatente, Fabrikzeichen und Musterrecht, mit einer auf das ganze Bundesgebiet sich erstreckenden Wirkung.

5. Dergleichen über die Bedingungen, unter welchen Versicherungsgesellschaften im ganzen Bundesgebiete zugelassen werden dürfen.

B. An Verhandlungen zwischen den beteiligten Staaten und Verbänden:

1. Gegenseitige Abgabe-Ermäßigungen.

2. Gegenseitige Abstellung aller oder einzelner Ausgangsabgaben.

3. Annäherung der Tarife.

4. Möglichst gleiche Zoll-Organisation.

5. Gegenseitige Verwaltungskontrolle.

6. Aufstellung und Mittheilung statistischer Uebersichten.

7. Ueber gemeinsame Organe zur Erreichung dieser Zwecke.

8. Verhandlungen über die Schifffahrt auf gemeinschaftlichen Strömen und die davon, solange dieselben nicht allgemein aufgehoben sind, zu erhebenden Abgaben.

9. Herstellung und Unterhaltung der wichtigsten Straßenzüge für den Waaren-Verkehr.

10. Post-, Eisenbahn- und Telegraphenwesen.

#### Schlußbemerkung.

Um über einige in der bayerischen Denkschrift berührten Punkte Vorschläge machen zu können, würde zuvor noch einige nähere Erläuterung der letzteren zu erbitten gewesen sein. Da es hiezu an Zeit fehlte, so hat man jene Punkte, nämlich:

die Verhältnisse der deutschen Flagge und ihrer Rechte,

die Bedingungen der Befugniß zu deren Führung,

die Rechte der deutschen Seehäfen und

die zum Schutze des gesammten deutschen Seehandels im Auslande erforderlichen Maßregeln, einschließlich der Bestimmungen über die Verhältnisse der deutschen Flotte,

einstweilen übergehen zu müssen geglaubt.

## Anlage XXXVIII.

### Entwurf einer Uebereinkunft zwischen den deutschen Bundesstaaten zur Beförderung des Handels und Verkehrs.

Um den Artikel 19 der deutschen Bundesakte in dem, durch den Artikel 65 der Wiener Schlussakte bezeichneten Wege zur Ausführung zu bringen, haben sich sämmtliche Bundesstaaten,

indem sie anerkennen, daß von ihnen allerseits dahin zu wirken sei, die vertragsmäßige Vereinigung von ganz Deutschland, wenn auch unter

Ausschluß einzelner Städte, Freihäfen und kleiner Bezirke, zu einem einzigen Handels- und Zollgebiete, mit völlig freiem Verkehre im Innern und zweckmäßigen, die allgemeine Wohlfahrt fördernden Handels- und Zollgesetzen, herbeizuführen;

und in der Absicht, schon jetzt, soweit die dermalige Verschiedenheit der Zustände und Interessen es gestattet, sich jenem Ziele durch gegenseitige Zusicherungen und Verkehrsvereicherungen zu nähern,

über folgende Bestimmungen geeinigt:

#### Art. 1.

Die Ein-, Aus- oder Durchfuhr von Waaren aller Art aus oder nach dem Gebiete eines andern Bundesstaates darf in keinem Bundesstaate verboten werden.

Ausnahmen sind nur rücksichtlich der Einfuhr und Durchfuhr von Salz, Tabak und Tabakfabrikaten, Schießpulver, Spielkarten und Kalendern, oder aus gesundheitspolizeilichen Gründen zulässig.

#### Art. 2.

Hinsichtlich des Betrages, der Sicherung und der Erhebung der Ein-, Aus- und Durchgangsabgaben dürfen in keinem Bundesstaate

1. Erzeugnisse eines andern Bundesstaates ungünstiger, als gleichartige Erzeugnisse irgend eines außerdeutschen Staates,
2. Waaren, welche aus einem andern Bundesstaate ein- oder durchgeführt werden, ungünstiger, als beim unmittelbaren Eingange vom Auslande,
3. Ausfuhrgegenstände, beim Ausgange nach einem andern Bundesstaate, ungünstiger, als beim unmittelbaren Ausgange nach dem Auslande,

behandelt werden.

Ausnahmen hievon sind nur bei Zolleinigungen mit außerdeutschen Staaten und hinsichtlich solcher Begünstigungen zulässig, welche außerdeutschen Staaten durch schon bestehende Verträge zugestanden sind, oder welche den, unmittelbar über die Landesgrenze eingehenden Erzeugnissen eines Nachbarlandes oder seiner Europäischen Zubehörungen mit Rücksicht auf ähnliche Gegenleistungen etwa zugestanden werden.

#### Separat-Artikel zu Art. 2.

Durch die im 1ten Absatz des 2ten Artikels zugesicherte Gleichstellung rücksichtlich der Sicherung und Erhebung der Abgaben sollen nur solche Unterschiede ausgeschlossen werden, welche auf Begünstigung oder Zurücksetzung einzelner Staatsgebiete, Handelsplätze oder Verkehrsstraßen, nicht aber solche, welche auf unmittelbaren Bedürfnissen der Abgabenverwaltung, insbesondere auf der größeren Gefahr von Abgabenumgehungen an bestimmten Grenzpunkten oder Abfertigungsstellen beruhen.

Unter Eingang über die Landesgrenze ist auch der Eingang auf Binnenseen, Flüssen und Kanälen verstanden.

Als Nachbarland eines zu einem Zollvereine gehörenden Bundesstaates ist jedes Land zu betrachten, welche an irgend ein, jenem Vereine angeschlossenes Gebiet grenzt.

Art. 3.

Stapel- und Umschlagsrechte in den Bundesstaaten sind unzulässig, und es darf, vorbehaltlich schiffahrts- und gesundheitspolizeilicher, sowie der Sicherung der Abgaben erforderlichen Vorschriften, kein Waarenführer gezwungen werden, an einem bestimmten Orte anzuhalten, aus-, ein- oder umzuladen.

Art. 4.

Die in der Anlage (A.) verzeichneten Gegenstände sollen beim Eingange aus dem Gebiete eines Bundesstaates in das eines anderen von Eingangsabgaben frei sein.

Art. 5.

Die Eingangsabgaben für Gespinste, Gewebe, für rohe, geschmiedete und gewalzte Metalle, Leder, Glas- und Thonwaaren, welche aus einem andern Bundesstaate eingehen, sollen in keinem Bundesstaate über diejenigen Sätze erhöht werden, welche dormalen unter den in den Bundesstaaten bestehenden die höchsten sind\*).

Es soll jedoch hiedurch nicht ausgesprochen werden, daß auch in andern Staaten bis zu jenen höchsten Sätzen vorzuschreiten sei.

Art. 6.

Ausgangsabgaben dürfen, beim Uebergange aus dem Gebiete eines Bundesstaates in das eines andern, nur von den in der Anlage B. verzeichneten Gegenständen und in jedem Staate höchstens zu dem dormalen bestehenden Betrage erhoben werden.

Auf die Ausgangszölle der Hansestädte bezieht sich die Beschränkung auf die in der Anlage B. verzeichneten Gegenstände nicht.

Auf Ausgangsabgaben, welche an Stelle der Durchgangszölle erhoben werden, findet nicht dieser, sondern der Art. 7 Anwendung.

Separat-Artikel zu Art. 6.

Den Staaten, welche in Folge des Art. 6 ihre Ausgangsabgaben aufheben, wird von den angrenzenden Bundesstaaten, zur Ergänzung der hierdurch in den statistischen Nachweisungen entstehenden Lücke, die Mittheilung entsprechender Einfuhrlisten zugesichert. Die Form der letzteren bleibt besonderer Vereinbarung vorbehalten.

Art. 7.

Abgaben für den Durchgang von Waaren aus oder nach einem andern Bundesstaate sollen nirgend zu höheren, als den dormalen geltenden Beträgen und nur unter Formlichkeiten erhoben werden, welche auf dem unmittelbaren Bedürfnisse der Abgabeverwaltung beruhen.

Für die Durchfuhr auf kurzen Strecken, deren Endpunkte, unter Hinzurechnung der durchfahrenen, demselben Staate oder Vereinsgebiete angehörenden Strecke eines konventionellen Stromes, in gerader Richtung gemessen, nicht über zehn geographische Meilen von einander entfernt sind, soll die Abgabe höchstens  $1\frac{1}{2}$  Silbergroschen für den Zollentner betragen.

Die in der Anlage C. verzeichneten Gegenstände sollen von Durchgangsabgaben frei sein.

\*) Die Minderheit der technischen Kommission stimmte für die Weglassung von „Leder, Glas- und Thonwaaren.“

Separat-Artikel zu Art. 7.

1. Die im Artikel enthaltene Beschränkung der Durchgangsabgaben auf die dormalen geltenden Beträge bezieht sich nicht auf solche Ermäßigungen und Befreiungen, welche auf bestehenden Verträgen mit außerdeutschen Staaten beruhen.
2. Auf Verträgen zwischen Bundesstaaten beruhende Erleichterungen im Betrage und in der Kontrolle von Abgaben für den Durchgang auf kurzen Straßenstrecken, welche den Zusammenhang eines und desselben Staats- oder Vereinsgebiets unterbrechen, sollen nicht ohne Zustimmung der Staaten, von welchen jene Verträge abgeschlossen sind, aufgehoben oder beschränkt werden.
3. Bei Veränderungen in dem Umfange der bestehenden Zoll- oder Steuervereine werden sich die beteiligten Bundesstaaten über anderweitige Bestimmungen in Betreff der Durchgangsabgaben, in einem dem Artikel 6 entsprechenden Sinne, verständigen und hiebei von dem Gesichtspunkte einer möglichst verhältnismäßigen Vertheilung des dormaligen Abgabebetrages nach Maßgabe der Länge der Transitstraßen ausgehen.

Es dürfen in diesem Falle die bisher von einem Zoll- oder Steuervereine erhobenen Gesamtbeträge nicht weiter erhöht werden, als es etwa zur Abrundung der Quoten auf die geringsten Münzstücke des betreffenden Staates nothwendig wird.

Art. 8.

Die Bundesstaaten verpflichten sich, zur Verhütung und Bestrafung des Schleichhandels nach oder aus andern Bundesstaaten durch angemessene Mittel mitzuwirken und zu diesem Zwecke die erforderlichen Strafgesetze zu erlassen, die Rechtshilfe zu gewähren, den Aufsichtsbeamten des andern Staats die Verfolgung der Kontravenienten in ihr Gebiet zu gestatten, und denselben durch Steuer-, Zoll- und Polizeibeamte, sowie durch die Ortsvorstände, alle erforderliche Anstunst und Beihilfe zu Theil werden zu lassen.

Das, nach Maßgabe dieser allgemeinen Bestimmungen und der durch besondere Verhältnisse einzelner Staaten gebotenen Beschränkungen derselben abgeschlossene allgemeine Zollkartel enthält die Anlage D.

Art. 9.

Zur Handelschiffahrt zwischen Seehäfen verschiedener Staaten sollen in jedem Bundesstaate die Schiffe jedes andern Bundesstaates unter denselben Bedingungen und gegen dieselben Abgaben von Schiff oder Ladung, wie die eigenen, zugelassen werden.

Die Schiffahrt zwischen Seehäfen seines Gebietes kann jeder Bundesstaat seinen eigenen Schiffen vorbehalten. Begünstigungen jedoch, welche, in Beziehungen hierauf, ein Bundesstaat außerdeutschen Schiffen durch Vertrag gewährt, hat derselbe auch den Schiffen derjenigen andern Bundesstaaten zu Theil werden lassen, welche in dieser Beziehung die Gegenseitigkeit zugestehen. Auch soll die successive Befrachtung oder Entloshung in mehreren Seehäfen desselben Bundesstaates den Schiffen der andern Bundesstaaten gestattet werden.

Die Staatsangehörigkeit der Schiffe eines anderen Bundesstaates ist nach der Gesetzgebung ihrer Heimath zu beurtheilen.

Zur Nachweisung über die Ladungsfähigkeit der Schiffe eines anderen Bundesstaates sollen die, nach der Gesetzgebung ihrer Heimath gültigen Kestbriefe in allen anderen Bundesstaaten bei Feststellung von Schiffahrts- und Hafengebühren genügen.

Art. 10.

Von Schiffen der Bundesstaaten, welche in Unglücks- oder Nothfällen in den Seehäfen eines Bundesstaates einlaufen, sollen, wenn nicht der Aufenthalt unnötig verlängert oder zum Handelsverkehr benutzt wird, Schiffahrts- oder Hafengebühren nicht erhoben werden.

Von Havarie- und Strandgütern, welche in das Schiff eines Bundesstaates verladen waren, soll, unter Vorbehalt der Durchgangsabgabe bei der Wiederausfuhr zu Lande und des etwaigen Vergelohns, eine Abgabe nur dann erhoben werden, wenn dieselben in den Verbrauch übergehen.

Art. 11.

Alle natürlichen und künstlichen Wasserstraßen in den Gebieten der Bundesstaaten dürfen von jedem berechtigten Schiffsführer und mit jedem Fahrzeuge, welche einem der Bundesstaaten angehören, unter denselben Bedingungen und gegen dieselben Abgaben von Schiff oder Ladung befahren werden, wie von Schiffsführern und mit Fahrzeugen des eigenen Staates.

Art. 12.

Die Benutzung der Chauffeen und sonstigen Straßen, Kanäle, Schleusen, Fähren, Brücken und Brückenöffnungen, der Häfen und Landungsplätze, der Bezeichnung und Beleuchtung des Fahrwassers, des Lootsenwesens, der Krähne und Wageanstalten, der Niederlagen, der Anstalten zur Rettung und Bergung von Schiffsgütern und dergleichen mehr, in so weit die Anlagen oder Anstalten für den öffentlichen Verkehr bestimmt, soll, gleichviel ob dieselben vom Staate oder von Privatberechtigten verwaltet werden, den Angehörigen eines andern Bundesstaates unter gleichen Bedingungen und gegen gleiche Gebühren, wie den Angehörigen des eigenen Staates, gestattet werden.

Gebühren dürfen, vorbehaltlich der beim Seebeleuchtungs- und See-lootsenwesen zulässigen abweichenden Bestimmungen, nur bei wirklicher Benutzung solcher Anlagen oder Anstalten erhoben werden.

Dieselben dürfen die Unterhaltungskosten sammt den landesüblichen Zinsen des Anlagekapitals nicht übersteigen. Weggelder auf Straßen, welche unmittelbar zur Verbindung zwischen Bundesstaaten oder mit dem Auslande dienen, sollen die in der Anlage E. verabredeten höchsten Sätze nicht überschreiten.

Separat-Artikel zu Art. 12.

Der Artikel 12 findet, mit Ausnahme der über den höchsten zulässigen Betrag der Gebühren getroffenen Bestimmung, auch auf Eisenbahnen Anwendung.

Art. 13.

Sämmtliche Bundesstaaten werden dahin wirken, daß die Waarenbeförderung auf den Eisenbahnen in ihren Gebieten durch Herstellung

unmittelbarer Schienenverbindungen zwischen den an einem Orte zusammen-treffenden Bahnen und durch Uebersführung der Transportmittel von einer Bahn auf die andere möglichst erleichtert werde.

Sie werden ferner, wo an ihren Grenzen unmittelbare Schienenver-bindungen vorhanden sind und ein Uebergang der Transportmittel statt-findet, Waaren, welche in vorschriftsmäßig verschließbaren Wagen eingehen und in denselben Wagen nach einem Orte im Innern befördert werden, an welchem sich ein zur Abfertigung befugtes Zoll- oder Steueramt be-findet, von Deklaration, Abladung und Abfertigung an der Grenze, sowie vom Kollo-Verschluß frei lassen.

Waaren, welche in vorschriftsmäßig verschließbaren Eisenbahnwagen durch das Gebiet eines Bundesstaates ohne Umladung durchgeführt werden, sollen von der Deklaration, Abladung und Abfertigung, sowie vom Kollo-Verschluß sowohl im Innern als an den Grenzen frei bleiben, insofern die betheiligten andern Bundesstaaten oder die betheiligten Eisenbahnver-waltungen die zur Ermittlung und Erhebungen der gebührenden Durch-gangsabgaben erforderlichen Einrichtungen treffen.

Die Verwirklichung der vorstehenden Bestimmungen ist jedoch dadurch bedingt, daß die betheiligten Eisenbahnverwaltungen für das rechtzeitige Eintreffen der Wagen mit unverletztem Verschlusse am Abfertigungsamte im Innern oder am Ausgangsamte verpflichtet seien.

#### Separat-Artikel zu Art. 13.

1. Die im Artikel 13 enthaltenen Bestimmungen erstrecken sich auch auf den Fall, wo eine Umladung durch Verschiedenheit der Bahn-geleise nöthig wird.

Obgleich dieselben auf sonstige Umladungen von Eisenbahn-Transporten nicht ausgedehnt werden konnten, so wird doch all-gemein anerkannt, daß, wo durch sehr große Entfernung der Auf- und Abladungsorte eine Umladung nöthig wird, den betheiligten Staaten die Ausdehnung jener Begünstigungen auf Fälle, wo eine gehörige beaufsichtigte Umladung stattfindet, dringend zu em-pfehlen sei.

2. Postsendungen, welche auf Eisenbahnen durch das Gebiet eines Bundesstaates aus- oder nach dem Gebiete eines andern Bundesstaates durchgeführt werden, sollen, wenn ihre Beförderung in ge-hörig verschließbaren Behältnissen erfolgt und ihr Rohgewicht aus den postamtlichen Begleitungspapieren ersichtlich ist, vor der Dekla-ration und Abfertigung sowohl im Innern als an der Grenze, sowie von dem zollamtlichen Verschluß der einzelnen Poststücke auch in dem Falle frei bleiben, wenn sie zum Zwecke des Ueberganges von einer Eisenbahn auf eine andere umgeladen werden.

#### Art. 14.

Für Durchfuhren nach oder aus einem andern Bundesstaate soll kein Bundesstaat höhere, als diejenigen Eisenbahnfrachtsätze erheben lassen, welchen auf derselben Eisenbahn die in dem eigenen Gebiete auf- oder abgeladenen Güter verhältnißmäßig unterliegen.

Art. 15.

Von den Angehörigen eines Bundesstaates, welche in dem Gebiete eines andern Bundesstaates Handel und Gewerbe treiben oder Arbeit suchen, soll keine Abgabe erhoben werden, welcher nicht gleichmäßig die in demselben Gewerbsverhältnisse stehenden eigenen Angehörigen unterworfen sind.

Handelsreisende aus einem Bundesstaate, mögen sie Muster bei sich führen oder nicht, sollen, wenn sie bloß Bestellungen suchen und die Berechtigung zu diesem Gewerbebetriebe in ihrer Heimath erworben haben, rücksichtlich der besondern Besteuerung dieses Gewerbebetriebes in einem andern Bundesstaate nicht ungünstiger behandelt werden, als in dem einen oder dem andern der beiden Staaten die eigenen Angehörigen.

Gewerbetreibende, welche bloß Ankäufe machen, sind, wenn sie die Berechtigung zu diesem Gewerbebetriebe in ihrer Heimath erworben haben, in den andern Bundesstaaten einer Abgabe dafür nicht unterworfen. Daselbe gilt von Personen, welche im Dienste solcher Gewerbetreibenden stehen.

Für den Betrieb der Frachtfahrt, der See- und der Flußschiffahrt zwischen Plätzen verschiedener Staaten soll eine Gewerbesteuer nur von dem Bundesstaate erhoben werden, welchem der Frachtfahrer, der Rheber oder der Schiffer angehört.

Beim Besuche der Märkte und Messen zur Ansübung des Handels und zum Abfaze eigener Erzeugnisse oder Fabrikate sollen in jedem Bundesstaate die Angehörigen der übrigen Bundesstaaten nicht ungünstiger, als die eigenen Angehörigen, behandelt werden.

Separat-Artikel zu Art. 15.

Die Bestimmungen der vier ersten Absätze des Artikels 15 sollen den Vorschriften keinen Eintrag thun, welche in einem Bundesstaate über die Zulassung der Angehörigen anderer Staaten zum Gewerbebetrieb in seinem Gebiete bestehen.

Art. 16.

Sämmtliche Bundesstaaten werden ihre Münzen genau zu dem gesetzlichen Gehalte ansprägen lassen.

Kein Bundesstaat wird von ihm geprägte Münzen außer Verkehr setzen oder den von ihm denselben beigelegten Werth verringern, ohne einen Zeitraum von mindestens vier Wochen zur Einlösung derselben zum bisherigen gesetzlichen Werthe festgesetzt und denselben wenigstens drei Monate vor dessen Ablaufe öffentlich bekannt gemacht und zur Kenntniß der Regierungen der übrigen Bundesstaaten gebracht zu haben. Nur beim Uebergange zum Bierzehn Thaler-, oder Vier und zwanzig und ein halb Guldenfuß oder zum metrischen Münzsysteme bleibt es dem betreffenden Staate vorbehalten, das Werthverhältniß zu bestimmen, nach welchem er seine bisherigen Münzen einlösen, oder in seinem Gebiete im Umlauf lassen will.

Kein Bundesstaat wird die Umwechslung seiner Silber-Scheidemünzen, wenn sie ihm in Summen von wenigstens einhundert Thalern, beziehungsweise einhundert fünfzig Gulden, angeboten werden, gegen grobe in seinem Lande coursfähige Silbermünzen verweigern.

Die Bundesstaaten werden Verbrechen und Vergehen in Beziehung auf Münzen oder Papiergeld anderer Bundesstaaten mit gleichen Strafen, wie Verbrechen und Vergehen in Beziehung auf die eigenen Münzen oder das eigene Papiergeld, belegen. Das unter ihnen abgeschlossene allgemeine Münzartikel liegt unter F. bei.

Separat-Artikel zu Art. 16.

Zu Absatz 1.

Bei der Bestimmung des Feingehalts der Silbermünzen soll die Probe auf nassem Wege entscheiden.

Zu Absatz 2.

Diese Vereinbarung findet auch auf Papiergeld Anwendung, welches in einem Bundesstaate gesetzlich zum Umlauf zugelassen ist.

Zu Absatz 3.

Diese Bestimmung kommt in Oesterreich erst mit dem Eintritte der beabsichtigten Münzregulirung zur Anwendung.

Art. 17.

Jeder Bundesstaat wird seine Konsular-Agenten im Auslande verpflichten, den Angehörigen eines andern Bundesstaates, welcher an dem betreffenden Orte durch einen Konsular-Agenten nicht vertreten ist, Schutz und Beistand in derselben Art und gegen nicht höhere Gebühren, wie den eigenen Angehörigen, zu gewähren.

Separat-Artikel zu Art. 17.

Der Bundesstaat, dessen Angehörigen der Konsular-Agent eines andern Bundesstaates nach Maßgabe des Artikels 17 Schutz und Beistand gewährt hat, ist verpflichtet, die dadurch erwachsenen Auslagen und Kosten nach denselben Grundsätzen zu erstatten, wie dies von dem Staate, welcher den Konsular-Agenten bestellt hat, rücksichtlich seiner eigenen Angehörigen geschehen würde.

Art. 18.

Der Bundesversammlung steht die Obergewalt darüber zu, daß die in den Artikeln 1 bis 17 von jedem Bundesstaate gegen alle übrigen Bundesstaaten übernommenen Verpflichtungen allseitig treu erfüllt werden.

Beschwerden eines oder mehrerer Bundesstaaten über Nichterfüllung jener Verpflichtungen hat die Bundesversammlung in dem, für Streitigkeiten der Bundesglieder unter einander über gegenseitige Rechte und Verpflichtungen bundesgesetzlich vorgeschriebenen Wege zu erledigen.

Dieselbe ist befugt, in Fällen dieser Art, auch wenn Thätlichkeiten zwischen Bundesgliedern nicht zu bejorgen oder vorgefallen sind, über die einstweilige Ordnung des streitig gewordenen Zustandes Beschluß zu fassen.

Art. 19.

Im Januar 1858 sollen am Orte der Bundesversammlung Bevollmächtigte sämmtlicher Bundesstaaten zusammentreten, um ausgedehntere als die jetzt verabredeten Verkehrsvereinfachungen und, wenn alsdann die einer vollständigen Handels- und Zolleinigung von ganz Deutschland demal in der Verschiedenheit der Zustände und Interessen noch entgegenstehenden Hindernisse beseitigt sind oder ausgeglichen werden können, jene Einigung im Wege des Vertrages zu Stande zu bringen.

Die Berufung der, von den einzelnen Staaten zu ernennenden Bevollmächtigten geschieht von der Bundesversammlung.

Separat-Artikel zu Art. 19.

Beim Abschlusse und bei der Verlängerung von Staatsverträgen über Handel und Verkehr wird jeder Bundesstaat dafür sorgen, daß dieselben eine völlige Handelsvereinigung Deutschlands, oder eine weitere Annäherung an diese, wenigstens nicht über das Jahr 1858 hinaus hindern oder erschweren.

Art. 20.

Diese Uebereinkunft erstreckt sich auch auf die außerdeutschen Gebiete Oesterreichs und Preußens.

Die Ausdehnung der in den Artikeln 1 bis 17 enthaltenen Bestimmungen auf andere außerdeutsche Staaten oder Gebiete bedarf der Zustimmung aller Bundesstaaten.

Die Anwendung derselben auf Limburg bleibt besonderen Verabredungen vorbehalten.

Separat-Artikel zu Art. 20.

Die im zweiten Absatze des Artikels 20 vorbehaltene Zustimmung wird hinsichtlich derjenigen italienischen Staaten, welche Oesterreich seinem Zollgebiete angeschlossen hat oder künftig anschließen wird, unter der Voraussetzung ertheilt werden, daß, dem Bunde und den Bundesstaaten gegenüber, in Beziehung auf die durch die Artikel 1 bis 17 begründeten Rechte und Verbindlichkeiten, jene italienischen Staaten von Oesterreich zu vertreten seien.

Art. 21.

Zur Aufhebung oder Abänderungen der vorstehenden Bestimmungen ist die einhellige Zustimmung aller Bundesstaaten erforderlich.

Art. 22.

Diese Uebereinkunft tritt . . . . . in Wirksamkeit.

Alle derselben widersprechenden Verabredungen zwischen Bundesstaaten treten mit dem nämlichen Zeitpunkte außer Kraft.

Die zur Ausführung dieser Uebereinkunft erforderlichen Verfügungen wird jeder Bundesstaat für sein Gebiet sofort erlassen.

---

Bemerkungen.

1. Die im vorstehenden Entwurfe erwähnten Anlagen A. bis F. werden nachträglich vollendet und noch während der hiesigen Verhandlungen vorgelegt werden.

2. Wo im Entwurfe auf „dermalige“ Tarif-Positionen, Gesetze oder Zustände Bezug genommen wird, sind hierunter diejenigen verstanden worden, welche bei Vollziehung der Uebereinkunft bestehen werden. Man hat dabei zugleich von der bestimmten Voraussetzung ausgehen müssen, daß bis zu jenem Zeitpunkte der in Oesterreich jetzt vorbereitete, eine Abstellung des bisherigen Prohibitivsystems in sich begreifende neue Tarif zur Ausführung gelangt sein werde.

3. In den Deutschschriften Bayerns vom 31. December 1850 und Sachsens vom 1. Januar 1851 und in dem Votum Oesterreichs vom 8. Januar 1851 sind noch einige andere Gegenstände angeregt und zur weiteren Bearbeitung empfohlen worden. Davon werden folgende an die Bundesgesetzgebung zu verweisen sein:

1. ein allgemeines Handels- und Seerecht;
2. die Herbeiführung eines möglichst gleichmäßigen Münz-, Maß- und Gewichtssystems;
3. allgemeine Vorschriften über einen auf alle Bundesstaaten sich erstreckenden Schutz für Erfindungen, sowie gegen Nachbildung inländischer Kunstwerke und Nachahmung inländischer Muster oder Fabrikzeichen;
4. allgemeine Vorschriften über die Zulassung von Assurance-Anstalten eines Bundesstaates zum Geschäftsbetriebe in den andern Bundesstaaten.

Der Umfang und die inneren Schwierigkeiten dieser Gegenstände sind indessen so groß, daß es der technischen Kommission nicht rathsam schien, die Bearbeitung derselben ihrerseits zu beginnen.

Folgende Gegenstände endlich dürften, so wünschenswerth auch eine baldige befriedigende Erledigung eines großen Theiles derselben ist, doch der Natur der Sache nach nur im Wege des Vertrags zwischen den theiligten Bundesstaaten oder Vereinen geordnet werden können, und demnach diesem Wege zu überweisen sein:

1. gegenseitige Ermäßigung oder Aufhebung von Eingangs- oder Ausgangsabgaben;
2. gegenseitige Ermäßigung oder Aufhebung der Durchgangsabgaben und Flußzölle;
3. Annäherung der Tarife;
4. möglichst gleiche Zollorganisation;
5. specielle Zolltarife und gegenseitige Zollverwaltungs-Kontrolle;
6. Aufstellung und Mittheilung statistischer Uebersichten;
7. Zolleinigungen und Grundlagen künftiger Zolleinigungen;
8. gemeinsame Organe zur Erreichung vorstehender Zwecke;
9. Bestimmungen über die Schiffahrt auf gemeinschaftlichen Strömen;
10. Herstellungen und Unterhaltung für den Verkehr wichtiger Straßenzüge;
11. Post-, Eisenbahn- und Telegraphenwesen.

Dresden, den 9. März 1851.

Dr. von Hermann. Dr. Hod. Delbrück. Dr. Weisig. v. Zahn.  
Dr. Klenze. Sigel. Wendt. Heimr. Gessden.

## Anlage XXXIX.

### Vorlage der Abtheilung II.

#### Vorschläge

#### über die Garantie des Zustandekommens einer vollständigen Handels- und Zolleinigung der sämmtlichen deutschen Bundesstaaten.

Die Sicherung des Zustandekommens der vollständigen Handels- und Zoll-Einigung sämmtlicher deutschen Bundesstaaten liegt theils in den Verabredungen, die jetzt schon getroffen werden können, theils in Zusagen, die erst später in Vollzug gesetzt werden sollen. Die ersteren umfassen:

1. Die jetzt gleich zu vereinbarenden allgemeinen Bestimmungen über den ungehinderten Verkehr unter den Bundesstaaten, die Gleichstellung mit den meistbegünstigten Staaten im Verkehr und in der Abgabenzahlung, das Verbot von Stapel- und Umschlagsrechten, allgemeine Bestimmungen über Ein-, Aus- und Durchgangsabgaben, Staatsmonopole, Gewerbesteuer der in anderen Bundesstaaten Gewerbs- und Handelstreibenden, dann der Frachtführer aus anderen Bundesstaaten, gegenseitige Hilfe zur Unterdrückung des Schleichhandels, Gleichberechtigung und Erleichterungen bei der Fluß- und Seeschifffahrt, dann beim Gebrauche öffentlicher Verkehrsmittel; Münzwesen und Konsularwesen; Bestimmungen über die Abschließung von Handels- und Zollverträgen und über Verbrauchssteuern;
2. die der Bundesgesetzgebung zuzuweisenden Gegenstände, nämlich die Abfassung eines allgemeinen Handels- und Seerechtes, allgemeiner Vorschriften über Erfindungspatente, Fabrikzeichen- und Musterrecht, dann über die Bedingungen der Zulassung von Assuranceanstalten; die Regelung der Durchgangsabgaben und Flußzölle und die Einführung eines möglichst gleichförmigen Münz-, Maaß- und Gewichtssystems;
3. theils allgemeinen Verträgen aller bestehenden Zollgebiete, theils Verträgen zwischen einzelnen derselben vorzubehaltende Gegenstände, namentlich über gegenseitige Annäherung der Tarife, Durchführung möglichst gleicher Zollorganisation und Controle, Erhebung und Mittheilung statistischer Notizen, Aufstellung eines gemeinsamen Organs zur Erreichung dieser Zwecke; sodann über die Schifffahrt und die Abgaben auf gemeinschaftlichen Strömen, die Herstellung und Unterhaltung der wichtigsten Straßen für den Waarenverkehr und das Post-, Eisenbahn- und Telegraphenwesen. Dabei wird angenommen, daß im Sinne des in der bayerischen Denkschrift enthaltenen Vorschlags die Unterhandlung dieser Verträge sofort eröffnet, oder doch ein möglichst naher Zeitpunkt dafür festgesetzt werde.

Alle diese Gegenstände sind bereits von der ersten Subcommission zur Berathung gebracht. Es bleibt daher der zweiten Commission nur noch übrig, Vorschläge zu machen über die Form, in welcher die Zusage über die völlige Zollvereinigung aller Bundesstaaten zu fassen wäre. Der erste Vorschlag ist in der sächsischen Denkschrift enthalten, er lautet:

I. Sämmtliche deutschen Regierungen machen sich verbindlich, die endliche vollständige Vereinigung aller deutschen Staaten zu einem Zoll- und Handelsgebiet mit gleicher Gesetzgebung in Zoll- und Handelsfachen, übereinstimmenden Einrichtungen sämmtlicher Verkehrs-Institute und völlig freiem inneren Verkehr, auf dem Wege der Ausbildung und gegenseitigen Annäherung der bereits bestehenden Vereinigungen zu solchen Zwecken unablässig anzustreben.

Außer diesem Vorschlage wurden folgende Fassungen vorgelegt:

II. Sämmtliche deutschen Bundesstaaten machen sich verbindlich, dahin zu wirken, daß eine vollständige Vereinigung aller deutschen Staaten zu einem Zoll- und Handelsgebiete mit gleicher Gesetzgebung in Zoll- und Handelsfachen und völlig freiem Verkehre im Innern zu Stande komme, was übrigens nicht ausschließt, daß einzelne Städte und kleinere Theile Deutschlands, deren örtliche Bedürfnisse dies nothwendig machen, außer dem allgemeinen Zollverbände bleiben.

Zur Erreichung dieses Zieles wurden vorläufig folgende Beschlüsse gefaßt:

III. Sämmtliche Staaten des deutschen Bundes werden sich zu einem Handels- und Zollgebiete verbinden, mit gleicher Gesetzgebung in Handels- und Zollfachen und freiem Verkehre im Innern, erforderlichenfalls unter Ausschluß einzelner Städte und kleinerer Gebiets-theile.

Die Bundesgewalt wird sich bei der Leitung der allgemeinen Angelegenheiten in diesem Handels- und Zollverbände in den geeigneten Fällen des Beiraths einer Versammlung von Landwirthschafts-, Gewerbs- und Handelskundigen, beschiedt aus den einzelnen Bundesstaaten, bedienen.

Ueber die vollständige Ausführung dieser Zusage wird nähere Vereinbarung sämmtlicher Bundesstaaten stattfinden. Zur Unterhandlung hierüber hat die Bundesgewalt im Monat . . . des Jahres . . . Bevollmächtigte der Bundesstaaten zu berufen.

Vorläufig sind zur Annäherung an dieses Ziel die in der Beilage . . . enthaltenen Bestimmungen festgesetzt.

IV. Sämmtliche Bundesstaaten erkennen an, daß unter Anschluß einzelner Städte, Freihäfen und kleinere Bezirke die Vereinigung von ganz Deutschland zu einem Handels- und Zollgebiete als wünschenswerth anzustreben sei.

Um sich diesem Ziele, soweit es die im Bundesgebiete bestehende Verschiedenheit der Interessen und volkswirtschaftlichen Zustände gestattet, zu nähern und schon jetzt den Handel und Verkehr im Bundesgebiete möglichst zu erleichtern, hat man sich über folgende Bestimmungen vereinigt.

(Folgen die Bestimmungen.)

Am 1. Januar 1860 sollen am Orte der Bundesversammlung Bevollmächtigte der verschiedenen Staaten zusammentreten, um zu erwägen, ob und welche ferneren Schritte zu einer Einigung geschehen können und die betreffenden Maßnahmen im Wege des Vertrages festzustellen.

Die Berufung der von den einzelnen Staaten zu ernennenden Bevollmächtigten geschieht von Bundeswegen.

## Anlage XL.

### Revidirter Entwurf

#### einer Uebereinkunft zwischen den deutschen Bundesstaaten zur Beförderung des Handels und Verkehrs.

Um den Artikel 19 der deutschen Bundesacte in dem, durch den Artikel 65 der Wiener Schlußacte bezeichneten Wege zur Ausführung zu bringen, haben sämmtliche Bundesstaaten,

indem sie anerkennen, daß von ihnen allerseits dahin zu wirken sei, die vertragsmäßige Vereinigung von ganz Deutschland, wenn auch unter Anschluß einzelner Städte, Freihäfen und kleiner Bezirke, zu einem einzigen Handels- und Zollgebiete, mit völlig freiem Verkehre im Innern und zweckmäßigen, die allgemeine Wohlfahrt fördernden Handels- und Zollgesetzen, herbeizuführen;

und in der Absicht, schon jetzt, soweit die dormalige Verschiedenheit der Zustände und Interessen es gestatten, sich jenem Ziele durch gegenseitige Zusicherungen und Verkehrs erleichterungen zu nähern,

über folgende Bestimmungen geeinigt:

#### Art. 1.

Die Ein-, Aus- oder Durchfuhr von Waaren aller Art aus oder nach dem Gebiete eines andern Bundesstaates darf in keinem Bundesstaate verboten werden.

Vorbehalten bleiben nur:

1. Verbote der Einfuhr von Salz, Taback und Tabacksfabrikaten, Schießpulver, Spielarten und Kalcidern, sowie Verbote der Durchfuhr dieser Gegenstände da, wo dieselben einem Einfuhrverbote unterliegen;
2. Ein- und Durchfuhrverbote aus gesundheitspolizeilichen Rücksichten;
3. Verbote in Beziehung auf Kriegsbedürfnisse unter außerordentlichen Umständen.

Art. 2.

Hinsichtlich des Betrages, der Sicherung und der Erhebung der Ein-, Aus- und Durchgangsabgaben dürfen in keinem Bundesstaate

1. Erzeugnisse eines andern Bundesstaates ungünstiger, als gleichartige Erzeugnisse irgend eines außerdeutschen Staates,
2. Waaren, welche aus einem andern Bundesstaate ein- oder durchgeführt werden, ungünstiger, als beim unmittelbaren Eingange vom Auslande,
3. Ausfuhrgegenstände, beim Ausgange nach einem andern Bundesstaate, ungünstiger, als beim unmittelbaren Ausgange nach dem Auslande,

behandelt werden.

Ausnahmen hiervon sind nur bei Zolleinigungen mit außerdeutschen Staaten und hinsichtlich solcher Begünstigungen zulässig, welche außerdeutschen Staaten durch schon bestehende Verträge zugestanden sind, oder welche den, unmittelbar über die Landgrenze eingehenden Erzeugnissen eines Nachbarlandes oder seiner Europäischen Zubehörungen mit Rücksicht auf ähnliche Gegenleistungen etwa zugestanden werden.

Separat-Artikel zu Art. 2.

Durch die im 1. Absatze des 2. Artikels zugesicherte Gleichstellung rücksichtlich der Sicherung und Erhebung der Abgaben sollen nur solche Unterschiede ausgeschlossen werden, welche auf Begünstigung oder Zurücksetzung einzelner Staatsgebiete, Handelsplätze oder Verkehrsstraßen, nicht aber solche, welche auf unmittelbaren Bedürfnissen der Abgabenverwaltung, insbesondere auf der größeren Gefahr von Abgabenumgehungen an bestimmten Grenzpunkten oder Abfertigungsstellen beruhen.

Durch den im Artikel 2 unter 2. enthaltenen Satz soll die Eingangsabgaben-Ermäßigung nicht ausgeschlossen werden, welche dem direct aus dem Erzeugungslande herkommenden Weine zugestanden wird.

Unter Eingang über die Landgrenze ist auch der Eingang auf Binnenseen, Flüssen und Kanälen verstanden.

Als Nachbarland eines zu einem Zollvereine gehörenden Bundesstaates ist jedes Land zu betrachten, welches an irgend ein, jenem Vereine angeschlossenes Gebiet grenzt.

Art. 3.

Stapel- und Umschlagrechte in den Bundesstaaten sind unzulässig, und es darf, vorbehaltlich schiffahrts- und gesundheitspolizeilicher, sowie der zur Sicherung der Abgaben erforderlichen Vorschriften, kein Waarenführer gezwungen werden, an einem bestimmten Orte anzuhalten, aus-, ein- oder umzuladen.

Art. 4.

Die in der Anlage A. verzeichneten Gegenstände sollen beim Eingange aus dem Gebiete eines Bundesstaates in das eines andern von Eingangsabgaben frei sein.

Separat-Artikel zu Art. 4.

Die im Artikel 4 erwähnten Befreiungen beziehen sich nicht auf örtliche Abgaben (Aciseu, Detroit), welche von den in einem Gemeindebezirk eingeführten Verbrauchsgegenständen ohne Rücksicht auf deren inländische oder ausländische Herkunft erhoben werden.

Art. 5.

Ausgangsabgaben dürfen, beim Uebergange aus dem Gebiete eines Bundesstaates in das eines andern, nur von den in der Anlage B. als zollpflichtig bezeichneten Gegenständen und in jedem Staate höchstens zu den in derselben Anlage angegebenen Beträgen erhoben werden.

Auf Ausgangsabgaben, welche an Stelle der Durchgangszölle erhoben werden, findet nicht dieser, sondern der Artikel 6 Anwendung.

Separat-Artikel zu Art. 5.

1. Wenn ein Bundesstaat in Fällen von Thenerung die Ausfuhr von Getreide, Hülsenfrüchten und Mühlenfabrikaten nach außerdeutschen Staaten vorübergehend mit Ausfuhrzöllen belegt, so bleibt ihm, der Bestimmung in Artikel 5 ungeachtet, vorbehalten, Zölle bis zu gleichem Betrage und für den gleichen Zeitraum auch von der Ausfuhr nach denjenigen Bundesstaaten erheben zu lassen, welche sich mit ihm über gemeinsame Maßregeln hinsichtlich der Ausfuhr nach außerdeutschen Staaten nicht geeinigt haben.
2. Den Staaten, welche in Folge des Artikel 5 Ausgangsabgaben anheben, wird von den angrenzenden Bundesstaaten, zur Ergänzung der hierdurch in den statistischen Nachweisungen entstehenden Lücke die Mittheilung entsprechender Einfuhrlisten zugesichert. Die Form der letzteren bleibt besonderer Vereinbarung vorbehalten.

Art. 6.

Abgaben für den Durchgang von Waaren aus oder nach einem andern Bundesstaate sollen nirgend zu höheren, als den dermalen geltenden Beträgen und nur unter Formlichkeiten erhoben werden, welche auf dem unmittelbaren Bedürfnisse der Abgabenverwaltung beruhen.

Für die Durchfuhr auf Strecken, deren Endpunkte, unter Hinzurechnung der durchfahrenen, demselben Staate oder Vereinsgebiete angehörenden Strecke eines konventionellen Stromes, in gerader Richtung gemessen, nicht über zehn geographische Meilen von einander entfernt sind, soll die Durchgangsabgabe für die nicht auf einem solchen Strome zurückgelegte Strecke höchstens  $1\frac{1}{2}$  Silbergroschen für den Zollcentner betragen.

Gegenstände, welche nach Anlage A. beim Eingange zollfrei sind, sollen, wo sie nicht nach Anlage B. einer Ausgangsabgabe unterliegen, auch von der Durchgangsabgabe frei sein.

Separat-Artikel zu Art. 6.

1. Die im Artikel 6 enthaltene Beschränkung der Durchgangsabgaben auf die dermalen geltenden Beträge bezieht sich nicht auf solche Ermäßigungen und Befreiungen, welche auf bestehenden Verträgen mit außerdeutschen Staaten beruhen.
2. Auf Verträgen zwischen Bundesstaaten beruhende Erleichterungen im Betrage und in der Kontrolle von Abgaben für den Durchgang

auf kurzen Straßenstrecken, welche den Zusammenhang eines und desselben Staats- oder Vereinsgebietes unterbrechen, sollen, auch nach Ablauf jener Verträge, nicht ohne Zustimmung der Staaten, von welchen jene Verträge abgeschlossen sind, aufgehoben oder beschränkt werden.

3. Bei Veränderungen in dem Umfange der bestehenden Zoll- oder Steuervereine werden sich die betheiligten Bundesstaaten über anderweite Bestimmungen in Betreff der Durchgangsabgaben, in einem dem Artikel 6 entsprechenden Sinne, verständigen und hiebei von dem Gesichtspunkte einer möglichst verhältnismäßigen Vertheilung des dormaligen Abgabebetrages nach Maßgabe der Länge der Transitstraßen ausgehen.

Es dürfen in diesem Falle die bisher von einem Zoll- oder Steuerverein erhobenen Gesamtbeträge nicht weiter erhöht werden, als es etwa zur Abrundung der Quoten auf die geringsten Münzstücke des betreffenden Staates nothwendig wird.

#### Art. 7.

Die Bundesstaaten verpflichten sich, zur Verhütung und Bestrafung des Schleichhandels nach oder aus anderen Bundesstaaten durch angemessene Mittel mitzuwirken und zu diesem Zwecke die erforderlichen Strafgesetze zu erlassen, die Rechtshülfe zu gewähren, den Aufsichtsbeamten des anderen Staates die Verfolgung der Kontravenienten in ihr Gebiet zu gestatten, und denselben durch Steuer-, Zoll- und Polizeibeamte, sowie durch die Ortsvorstände, alle erforderliche Auskunft und Beihülfe zu Theil werden zu lassen.

Das, nach Maßgabe dieser allgemeinen Bestimmungen und der durch besondere Verhältnisse einzelner Staaten gebotenen Beschränkungen derselben abgeschlossene allgemeine Zollkartel enthält die Anlage D.

#### Art. 8.

Zur Schifffahrt zwischen Seehäfen verschiedener Staaten sollen in jedem Bundesstaate die Schiffe jedes anderen Bundesstaates unter denselben Bedingungen und gegen dieselben Abgaben von Schiff oder Ladung, wie die eigenen, zugelassen werden.

Die Schifffahrt zwischen Seehäfen seines Gebietes kann jeder Bundesstaat seinen eigenen Schiffen vorbehalten. Begünstigungen jedoch, welche in Beziehung hierauf, ein Bundesstaat außerdeutschen Schiffen durch Vertrag gewährt, hat derselbe auch den Schiffen derjenigen anderen Bundesstaaten zu Theil werden zu lassen, welche in dieser Beziehung die Gegenseitigkeit zugesprochen. Auch soll die successive Befrachtung oder Entladung in mehreren Seehäfen desselben Bundesstaates den Schiffen der anderen Bundesstaaten gestattet werden.

Die Staatsangehörigkeit der Schiffe eines anderen Bundesstaates ist nach der Gesetzgebung ihrer Heimath zu beurtheilen.

Zur Nachweisung über die Ladungsfähigkeit der Schiffe eines anderen Bundesstaates sollen die, nach der Gesetzgebung ihrer Heimath gültigen Maßbriefe, vorbehaltlich der Reduction der Schiffsmaße, bei Feststellung von Schiffahrts- und Hafengebühren in allen anderen Bundesstaaten genügen.

Separat-Artikel zu Art. 8.

Der Artikel 8 bezieht sich nicht auf Kriegsschiffe.

Separat-Artikel zu den Art. 8, 10, 11, 12, 14, 16.

Es ist in dieser Uebereinkunft als sich von selbst verstehend betrachtet worden, daß die Gleichstellung mit den Angehörigen des eigenen Staates sich nur auf die Verhältnisse beziehe, in welchen jene sich vermöge ihrer Staatsangehörigkeit befinden.

Art. 9.

Von Schiffen der Bundesstaaten, welche in Unglücks- oder Nothfällen in den Seehäfen eines Bundesstaates einlaufen, sollen, wenn nicht der Aufenthalt unnöthig verlängert oder zum Handelsverkehr benutzt wird, Schiffsfahrts- oder Hafengebühren nicht erhoben werden.

Von Havarie- und Strandgütern, welche in das Schiff eines Bundesstaates verladen waren, soll, unter Vorbehalt der Durchgangsabgabe bei der Wiedereinfuhr zu Lande und des etwaigen Vergelohns, eine Abgabe nur dann erhoben werden, wenn dieselben in den Verbrauch übergehen.

Art. 10.

Zur Befahrung aller natürlichen und künstlichen Wasserstraßen in den Gebieten der Bundesstaaten soll jeder Schiffsführer und jedes Fahrzeug, welche einem der Bundesstaaten angehören, unter denselben Bedingungen und gegen dieselben Abgaben von Schiff oder Ladung zugelassen werden, wie Schiffsführer und Fahrzeuge des eigenen Staates.

Separat-Artikel zu Art. 10.

Unter den Abgaben, rücksichtlich deren nach Artikel 10 die Fahrzeuge anderer Bundesstaaten denen des eigenen Staates gleichgestellt werden sollen, sind auch die Flußzölle verstanden.

Abgesehen hiervon werden die auf den Artikeln 108 bis 116 der Wiener Kongressacte beruhenden Rechtsverhältnisse hinsichtlich der Flußzölle durch diese Uebereinkunft nicht berührt.

Art. 11.

Die Benutzung der Chausséen und sonstigen Straßen, Kanäle, Schleusen, Fähren, Brücken und Brückenöffnungen, der Häfen und Landungsplätze, der Bezeichnung und Beleuchtung des Fahrwassers, des Lootsenwesens, der Krähne und Wagenthalten, der Niederlagen, der Anstalten zur Rettung und Vergung von Schiffsgütern und dergleichen mehr, in so weit die Anlagen oder Anstalten für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind, soll, gleichviel ob dieselben vom Staate oder von Privatberechtigten verwalet werden, den Angehörigen eines anderen Bundesstaates unter gleichen Bedingungen und gegen gleiche Gebühren, wie den Angehörigen des eigenen Staates, gestattet werden.

Gebühren dürfen, vorbehaltlich der beim Seebeleuchtungs- und See- lootsenwesen zulässigen abweichenden Bestimmungen, nur bei wirklicher Benutzung solcher Anlagen oder Anstalten erhoben werden.

Dieselben dürfen die Unterhaltungskosten sammt den landesüblichen Zinsen des Anlagekapitals nicht übersteigen.

Weggeder für beladenes Fuhrwerk sollen auf Straßen, welche un mittelbar oder mittelbar zur Verbindung angrenzender Bundesstaaten unter

sich oder mit dem Auslande dienen, in denjenigen Bundesstaaten, wo dieselben den Satz von 1 Silbergroschen für ein Zugthier und eine geographische Meile erreichen oder übersteigen, höchstens zu den jetzt geltenden Beträgen, und in denjenigen Bundesstaaten, wo sie jenen Satz nicht erreichen, höchstens zu diesem letzteren erhoben werden. Weggelder für einen die Landesgrenze überschreitenden Verkehr dürfen auf den erwähnten Straßen, nach Verhältniß der Streckenlängen, nicht höher sein, als für den auf das eigene Staatsgebiet beschränkten Verkehr.

Für Eisenbahnen gelten nicht diese, sondern die in den Artikeln 12 und 13 enthaltenen Bestimmungen.

#### Art. 12.

Auf Eisenbahnen eines Bundesstaates sollen in Beziehung auf Zeit, Art und Preise der Beförderungen die Angehörigen eines anderen Bundesstaates und deren Güter nicht ungünstiger als die eigenen Angehörigen und deren Güter behandelt werden.

Für Durchfahrten nach oder aus einem andern Bundesstaate soll kein Bundesstaat höhere, als diejenigen Eisenbahnfrachtsätze erheben lassen, welchen auf derselben Eisenbahn die in dem eigenen Gebiete auf- oder abgeladenen Güter verhältnißmäßig unterliegen.

#### Art. 13.

Sämmtliche Bundesstaaten werden dahin wirken, daß die Waarenbeförderung auf den Eisenbahnen in ihren Gebieten durch Herstellung unmittelbarer Schienenverbindungen zwischen den an einem Orte zusammenstehenden Bahnen und durch Ueberführung der Transportmittel von einer Bahn auf die andere möglichst erleichtert werde.

Sie werden ferner, wo an ihren Grenzen unmittelbare Schienenverbindungen vorhanden sind und ein Uebergang der Transportmittel stattfindet, Waaren, welche in vorschriftsmäßig verschließbaren Wagen eingehen und in denselben Wagen nach einem Orte im Innern befördert werden, an welchem sich ein zur Abfertigung befugtes Zoll- oder Steueramt befindet, von der Declaration, Abladung und Revision an der Grenze, sowie vom Kollo-Beschluß frei lassen, in so fern jene Waaren durch Uebergabe der Ladungsverzeichnisse und Frachtbriefe zum Eingange angemeldet sind.

Waaren, welche in vorschriftsmäßig verschließbaren Eisenbahnwagen durch das Gebiet eines Bundesstaates ohne Umladung durchgeführt werden, sollen von der Declaration, Abladung und Revision, sowie vom Kollo-Beschluß, sowohl im Innern als an den Grenzen, frei bleiben, insofern dieselben durch Uebergabe der Ladungsverzeichnisse und Frachtbriefe zum Durchgange angemeldet sind, und wenn die betheiligten anderen Bundesstaaten oder die betheiligten Eisenbahnverwaltungen die zur Ermittlung und Erhebung der gebührenden Durchgangsabgaben erforderlichen Einrichtungen treffen.

Die Verwirklichung der vorstehenden Bestimmungen ist jedoch dadurch bedingt, daß die betheiligten Eisenbahnverwaltungen für das rechtzeitige Eintreffen der Wagen mit unverletztem Verschlusse am Abfertigungsamte im Innern oder am Ausgangsamte verpflichtet seien.

Separat-Artikel zu Art. 13.

1. Die im Artikel 13 enthaltenen Bestimmungen erstrecken sich auf den Fall, wo eine Umladung durch Verschiedenheit der Bahngeleise nöthig wird.

Obgleich dieselben auf sonstige Umladungen von Eisenbahn-Transporten nicht ausgedehnt werden konnten, so wird doch allgemein anerkannt, daß, wo durch sehr große Entfernung der Auf- und Abladungsorte eine Umladung nöthig wird, den betheiligten Staaten die Ausdehnung jener Begünstigungen auf Fälle, wo eine gehörig beaufsichtigte Umladung stattfindet, dringend zu empfehlen sei.

2. Postsendungen, welche auf Eisenbahnen durch das Gebiet eines Bundesstaates aus oder nach dem Gebiete eines anderen Bundesstaates durchgeführt werden, sollen, wenn ihre Beförderung in gehörig verschließbaren Behältnissen erfolgt und die Gegenstände und deren Rohgewicht aus den der Zollbehörde zugänglichen Postpapieren ersichtlich sind, von der Declaration und Revision sowohl im Innern als an der Grenze, sowie von dem zollamtlichen Verschluß der einzelnen Poststücke auch in dem Falle frei bleiben, wenn sie zum Zwecke des Ueberganges von einer Eisenbahn auf eine andere umgeladen werden.

Art. 14.

Bei Besteuerung des Handels- und Gewerbebetriebes soll, unbeschadet der Gesetzgebung jedes Bundesstaates über die Zulassung zu einem solchen Betriebe, ein Unterschied zwischen den Angehörigen des eigenen und denen eines anderen Bundesstaates nicht gemacht werden.

Ausnahmen hiervon finden nur in folgenden Beziehungen statt:

Zum Besuche der Märkte und Messen als Verkäufer sollen in jedem Bundesstaate die Angehörigen eines anderen Bundesstaates, insofern dieselben zum Besuche der Märkte und Messen ihres Heimathlandes berechtigt sind, unter gleichen Voraussetzungen zugelassen werden, wie die eigenen Angehörigen. Zur Gewerbesteuer wird ein Bundesstaat jene Marktbesucher höchstens mit demjenigen Betrage heranziehen, welcher für auswärtige Marktbesucher entweder in seinem eigenen Gebiete oder im Heimathstaate des Marktbesuchers gesetzlich als Regel besteht. Begünstigungen von Angehörigen eines außerdeutschen gegen diejenigen eines Bundesstaates sind hierbei unstatthaft.

Rücksichtlich der Zulassung und Gewerbesteuerung von Handelsreisenden aus einem andern Bundesstaate, insofern sie bloß Bestellungen suchen und nicht Waaren zum Verkaufe mit sich führen, gelten die vorstehend für Marktbesucher getroffenen Bestimmungen.

Gewerbetreibende aus einem Bundesstaate, welche bloß für ein in ihrer Heimath betriebenes Geschäft Ankäufe machen, und die ausschließlich im Dienste solcher Gewerbetreibenden stehenden Personen, sollen, insofern sie die angekauften Waaren nicht mit sich umherführen, in andern Bundesstaaten ohne Zahlung einer Gewerbesteuer zugelassen werden.

Für den Betrieb der Frachtfahrt, der See- und der Flußschiffahrt zwischen Plätzen verschiedener Staaten soll eine Gewerbesteuer nur von dem

Bundesstaate erhoben werden, welchem der Frachtfahrer, der Rheber oder der Schiffer angehört.

#### Art. 15.

Sämmtliche Bundesstaaten werden ihre Münzen genau zu dem gesetzlichen Gehalte ansprägen lassen. Für den Feingehalt soll die Probe auf nassem Wege entscheidend sein.

Kein Bundesstaat wird von ihm geprägte Münzen außer Verkehr setzen oder den von ihm denselben beigelegten Werth verringern, ohne einen Zeitraum von mindestens vier Wochen zur Einlösung derselben zum bisherigen gesetzlichen Werthe festgesetzt und denselben wenigstens drei Monate vor dessen Ablaufe öffentlich bekannt gemacht und zur Kenntniß der Regierungen der übrigen Bundesstaaten gebracht zu haben. Nur beim Uebergange zum Vierzehn Thaler-, oder Vier und zwanzig und ein halb Guldenfuß oder zum metrischen Münzsysteme bleibt es dem betreffenden Staate vorbehalten, das Werthverhältniß zu bestimmen, nach welchem er seine bisherigen Münzen einlösen, oder in seinem Gebiete im Umlauf lassen will.

Jeder Bundesstaat wird eine oder mehrere seiner Klassen anweisen, seine Silber-Scheidmünzen, wenn sie ihm in Summen von wenigstens Einhundert Thalern, beziehungsweise einhundert fünfzig Gulden, angeboten werden, gegen grobe in seinem Lande coursfähige Silbermünzen einzutauschen.

Die Bundesstaaten werden Verbrechen und Vergehen in Beziehung auf Münzen oder Papiergeld anderer Bundesstaaten mit gleichen Strafen, wie Verbrechen und Vergehen in Beziehung auf die eigenen Münzen oder das eigene Papiergeld, belegen. Das unter ihnen abgeschlossene allgemeine Münzartikel liegt unter F. bei.

#### Separat-Artikel zu Art. 15.

Zu Absatz 2. Diese Vereinbarung findet auch auf Papiergeld Anwendung, welches in einem Bundesstaate gesetzlich zum Umlauf zugelassen ist.

Zu Absatz 3. Diese Bestimmung kommt in Oesterreich erst mit dem Eintritte der beabsichtigten Münzregulirung zur Anwendung.

#### Art. 16.

Jeder Bundesstaat wird seine Konsuln im Auslande verpflichten, den Angehörigen eines anderen Bundesstaates, welcher an dem betreffenden Orte durch einen Consul nicht vertreten ist, Schutz und Beistand in derselben Art und gegen nicht höhere Gebühren, wie den eigenen Angehörigen, zu gewähren.

#### Separat-Artikel zu Art. 16.

Der Bundesstaat, dessen Angehörigen der Consul eines anderen Bundesstaates nach Maßgabe des Artikels 16 Schutz und Beistand gewährt hat, ist verpflichtet, die dadurch erwachsenen Auslagen und Kosten nach denselben Grundsätzen zu erstatten, wie dies von dem Staate, welcher den Consul bestellt hat, rückständig seiner eigenen Angehörigen geschehen würde.

Unter Consuln sind alle mit Consulargeschäften Beauftragte verstanden.

Art. 17.

Der Bundesversammlung steht die Oberaufsicht darüber zu, daß die in den Artikeln 1 bis 16 von jedem Bundesstaate gegen alle übrigen Bundesstaaten übernommenen Verpflichtungen allseitig treu erfüllt werden.

Beschwerden eines oder mehrerer Bundesstaaten über Nichterfüllung jener Verpflichtungen hat die Bundesversammlung in dem, für Streitigkeiten der Bundesglieder unter einander über gegenseitige Rechte und Verpflichtungen bundesgesetzlich vorgeschriebenen Wege zu erledigen.

Dieselbe ist befugt, in Veranlassung einer solchen Beschwerde, die Aufrechterhaltung eines mit Störung bedrohten, die Wiederherstellung eines gestörten oder, insoweit diese nicht möglich ist, die Einrichtung eines dem früheren möglichst nahekommenen Zustandes einstweilig bis zu richterlicher Entscheidung zu beschließen.

Art. 18.

Im Januar 1858 sollen am Orte der Bundesversammlung Bevollmächtigte sämmtlicher Bundesstaaten zusammentreten, um einen Vertrag über ausgedehntere als die jetzt verabredeten Verkehrserleichterungen und, wenn alsdann die, einer vollständigen Handels- und Zolleinigung von ganz Deutschland dermalen in der Verschiedenheit der Zustände und Interessen noch entgegenstehenden Hindernisse beseitigt sind oder ausgeglichen werden können, über jene Einigung zu unterhandeln.

Die Vernennung der von den einzelnen Staaten zu ernennenden Bevollmächtigten geschieht von der Bundesversammlung.

Separat-Artikel zu Art. 18.

Jeder Bundesstaat wird beim Abschlusse und bei der Verlängerung seiner Staatsverträge über Handel und Verkehr dafür sorgen, daß dieselben eine völlige Handelseinigung Deutschlands, oder eine weitere Annäherung an diese, wenigstens nicht über das Jahr 1858 hinaus hindern oder erschweren.

Art. 19.

Diese Uebereinkunft erstreckt sich auch auf die außerdeutschen Gebiets-theile Oesterreichs und Preussens.

Die Anwendung derselben auf Limburg bleibt besonderen Verabredungen vorbehalten.

Die Ausdehnung der in den Artikeln 1 bis 16 enthaltenen Bestimmungen auf andere außerdeutsche Staaten oder Gebiete bedarf der Zustimmung aller Bundesstaaten.

Separat-Artikel zu Art. 19.

Die im zweiten Absätze des Artikels 19 vorbehaltene Zustimmung wird hinsichtlich derjenigen italienischen Staaten, welche Oesterreich seinem Zollgebiete angeschlossen hat oder künftig anschließen wird, unter der Voraussetzung ertheilt werden, daß, dem Bunde und den Bundesstaaten gegenüber, in Beziehung auf die durch die Artikel 1 bis 16 begründeten Rechte und Verbindlichkeiten, jene italienischen Staaten von Oesterreich zu vertreten seien.

Art. 20.

Zur Aufhebung oder Abänderung der vorstehenden Bestimmungen ist die einhellige Zustimmung aller Bundesstaaten erforderlich.

Art. 21.

Diese Uebereinkunft tritt . . . in Wirksamkeit.

Alle derselben widerstreitenden Verabredungen zwischen Bundesstaaten treten mit dem nämlichen Zeitpunkte außer Kraft. Zugeständnisse zwischen Bundesstaaten in Beziehung auf Handel und Verkehr, welche über die in dieser Uebereinkunft enthaltenen hinausgehen, sind als derselben widerstreitend nicht zu betrachten.

Die zur Ausführung dieser Uebereinkunft erforderlichen Verfügungen wird jeder Bundesstaat für sein Gebiet sofort erlassen und allen übrigen Bundesstaaten mittheilen.

---

## Anlage XLI.

---

**Grundzüge zu dem Entwurf eines Vertrags  
zwischen Preußen und Hannover, die Vereinigung des Steuervereins mit  
dem Zollverein betreffend.**

Art. 1.

Vom 1. Januar 1854 an soll zwischen Preußen und den alsdann mit Preußen zollvereinten Staaten einerseits und Hannover nebst den diesem Vertrage beitretenden dormaligen Steuervereinsstaaten andererseits gegenseitig freier Handelsverkehr, eine übereinstimmende Gesetzgebung über Ein-, Aus- und Durchgangs-Abgaben und eine Gemeinsamkeit der Erträge dieser Abgaben bestehen. Die Grundlage dieser Vereinigung bilden die im Zollvereine bestehenden Grundsätze und Einrichtungen unter den nachstehenden Vorbehalten und Modificationen.

Art. 2.

Die im Art. 1 enthaltene Verabredung soll sich, ihrem ganzen Umfange nach auch auf die Besteuerung der inländischen Rübenzucker-Fabrikation erstrecken.

Art. 3.

Der Hanoversche Hasenort Geestemünde bleibt vom Zollgebiete ausgeschlossen. Ueber den etwaigen Anschluß Hanoverscher Inseln bleibt weitere Verabredung vorbehalten\*).

\*) Von der preussischen Regierung abgeändert in: Es soll dieser Vortrag, die Zustimmung der Herzoglich Braunschweigischen Regierung vorausgesetzt, sich auch auf die Hannover-Braunschweigischen Kommunion-Bestimmungen erstrecken.

Art. 4.

In Hannover sollen von inländischem Taback und Wein dieselben Steuern erhoben werden, welchen diese Gegenstände in Preußen und den mit Preußen dieserhalb im Verbande stehenden Staaten unterliegen.

In Folge dessen soll in allen diesen Staaten freier gegenseitiger Verkehr mit Wein, Most, Taback und Tabacks-Fabrikaten stattfinden, und es soll von diesen Erzeugnissen, wenn solche aus nicht zu jenem Verbande gehörenden Zollvereinsstaaten übergehen, die nämliche Abgabe, welcher dieselben jetzt in Preußen unterworfen sind, und zwar für gemeinschaftliche Rechnung erhoben werden. Auch sollen die Eingangszölle für Wein, Most, Cider und Brauntwein künftig, je nachdem sie innerhalb oder außerhalb des erwähnten Verbandes zur Hebung kommen, unter die Theilnehmer des letzteren, beziehungsweise unter die übrigen Theilnehmer des allgemeinen Zollvereins, abgesondert zur Vertheilung gelangen.

Art. 5.

Die Steuer von der Brauntwein-Fabrikation soll in Hannover zu gleichen Sätzen und in gleicher Weise wie in den, im Art. 4 genannten Staaten erhoben werden.

(Es bleibt Hannover vorbehalten, rücksichtlich der Gemeinsamkeit des Ertrages dieser Steuer sich den eben erwähnten Staaten auszuschließen, oder die Steuer für eigene Rechnung, oder auch in Gemeinschaft mit anderen Vereinststaaten, mit denen es sich hierüber verständigt, erheben zu lassen.)

Im Falle einer Gemeinsamkeit der gedachten Steuer mit den im Art. 4 genannten Staaten, oder wenn, auch ohne eine solche Gemeinsamkeit, gegenseitig freier Verkehr mit Brauntwein zwischen denselben und Hannover eintreten sollte, wird\*) rücksichtlich der Uebergangsabgabe von dem aus anderen Zollvereinststaaten herkommenden Brauntwein die im Art. 4 wegen der Uebergangsabgabe für Wein pp. getroffene Bestimmung zur Anwendung kommen\*\*).

\*) (—) Von Preußen abgeändert in: In Folge dessen tritt zwischen diesen Staaten und Hannover gegenseitig freier Verkehr mit Brauntwein ein. Auch soll die Steuer, den Beitritt Braunschweigs zur Steuergemeinschaft vorausgesetzt, zwischen Hannover und den übrigen vorerwähnten Staaten gemeinschaftlich sein und es soll in diesem Falle

\*\*) Zusatz Preußens: Die Ausfuhr-Vergütung für inländischen Brauntwein soll alsdann beiderseits dergestalt bestimmt werden, daß sie die Fabrikations-Abgabe auch bei günstigem Betriebe nicht übersteigt.

Jedem der beiden Staaten bleibt es überdem freigestellt, geringere als die pro maximo bestimmten Ausfuhrvergütungen für Brauntwein zu gewähren und die Bewilligung derselben von besonderen Bedingungen abhängig zu machen.

Art. 6.

Rücksichtlich der Fabrikations-Abgabe von inländischem Bier wird Hannover nicht beschränkt, unbeschadet seiner Verpflichtung, den zwischen den Zollvereinststaaten verabredeten höchsten Steuersatz von 1½ Thln. für 120 Quart Preussisch nicht zu überschreiten.

Art. 7.

Rücksichtlich der Besteuerung des in seinem Gebiete bereiteten Salzes bleibt die Gesetzgebung Hannovers unbeschränkt. An Stelle der Vereinbarung im Art. 10 litt. g der Zollvereins-Verträge übernimmt dasselbe die Verpflichtung, Exportationscheine zur Ausfuhr hannoverschen Salzes nach einem andern Vereinsstaate nur unter den in dem gedachten Artikel näher bezeichneten Voraussetzungen, oder unter besonderer Zustimmung des betheiligten Staates ertheilen zu lassen\*).

\*) Von Preußen abgeändert in: Sofern es in Hannover unübersteigliche Schwierigkeiten finden sollte, den Verkauf des Salzes en gros, wie dies im übrigen Gebiete des Zollvereins geschieht, auf Rechnung des Staates zu übernehmen und zu beschränken oder doch den jetzigen Betrag seiner Salzsteuer um 1 Thlr. vom Centner zu erhöhen, so wird Hannover um die alsdann zu besorgende Einschwärtzung von Salz in die angrenzenden Vereinsstaaten auch ohne die in Folge der Zollvereinigung wegfallende strenge Grenzbewachung abzuwenden, an Stelle der Vereinbarung im Art. 10 litt. g der Zollvereinsverträge, die verbotene Salzeinfuhr nach den angrenzenden Vereinsstaaten mit nachdrücklichen Strafen bedrohen und durch andere geeignete, demnächst zu verabredende Mittel zu deren Verhinderung mitwirken.

Art. 8.

Der Art. 13 der Zollvereins-Verträge soll für Hannover nur die Verpflichtung begründen, seine dermaligen Chausseegeldsätze nicht zu erhöhen\*\*).

\*\*) Von Preußen abgeändert in: An Stelle der Verbindlichkeit, welche im Art. 13 der Zollvereinsverträge in Beziehung auf die Höhe der Chausseegelder eingegangen ist, übernimmt Hannover nur die Verpflichtung, seine dermaligen Chausseegelder nicht zu erhöhen.

Art. 9.

Rücksichtlich der hannoverschen Flußzölle und Schiffsahrtsabgaben behält es bei dem Art. 15 der Zollvereins-Verträge sein Bewenden\*\*\*).

Doch werden die contrahirenden Staaten baldmöglichst über eine für die Uferstaaten gemeinsame Einrichtung zur Erhebung der Weserzölle, sowie auch über eine Ermäßigung oder Suspendirung dieser Zölle, falls dadurch zweckmäßige Abrundungen des Zollgebietes und wesentliche Hülfsmittel zur Sicherung der gemeinsamen Grenzabgaben erreicht werden können, eine Verhandlung einleiten. Dieselben erkennen zugleich an, daß Verständigungen über den letztgedachten Gegenstand, als auf ganz besonderen Verhältnissen beruhend, für andere Ströme nicht werden maßgebend sein können.

\*\*\*) Zusatz Preußens: Jedoch wird jeder der beiden Staaten ausländische unverzollte Waaren, welche von einem seiner Elbuferpläze nach einem der Vereinsstaaten gehen, rücksichtlich des Elbzolls nicht ungünstiger, als gleichartige bereits verzollte Waaren behandeln lassen.

Auch werden

Art. 10.

Die in den Art. 15 und 19 der Zollvereins-Verträge zugesicherte Gleichstellung der Angehörigen aller Vereinsstaaten hinsichtlich der Flußschiffahrt und hinsichtlich des Handels in den Seehäfen, erstreckt sich auch auf die gegenseitige Zulassung der Schiffe beider contrahirenden Staaten zur Binnenschiffahrt oder Skabotage, ohne daß dafür andere oder höhere Abgaben von Schiff und Ladung, als von den Schiffen des eigenen Staates zu entrichten sind.

Art. 11.

Bei dem Eingange über die nördliche Grenze Hannovers von Harburg bis Leer sollen:

|                             |                |       |     |     |       |
|-----------------------------|----------------|-------|-----|-----|-------|
| Füllen unter einem Jahre zu | $\frac{1}{2}$  | Thlr. | für | das | Stück |
| magere Ochsen zur Mastung   | $2\frac{1}{2}$ | "     | "   | "   | "     |
| " Kühe                      | $1\frac{1}{2}$ | "     | "   | "   | "     |
| " Rinder                    | 1              | "     | "   | "   | "     |

und zwar was das magere Rindvieh anbelangt, unter den erforderlichen Controlen eingelassen werden dürfen.

Hannover bleibt es vorbehalten, die in der Anmerkung zu Pos. 12<sup>b</sup> des Zolltarifs festgesetzten Zollsätze für Holz auch auf die Einfuhren in seine Häfen zur Anwendung zu bringen.

Die Bestimmung in der Anmerkung zu Pos. 24 des Zolltarifs findet auch auf den Ausgang aller Seilerwaaren über Hannoverische Seehäfen Anwendung.

Hannover ist die zollfreie Einfuhr der zur Vollenbung der dortigen Staats-Eisenbahnen noch erforderlichen Eisenbahnschienen zugestanden.

Art. 12.

Von Gütern, welche nach unverzollten Niederlagen in Hannoverischen Seehäfen, oder Elbe-, Weser- oder Emshäfen zu Wasser eingeführt und gleichfalls zu Wasser, ohne sonstige Verührung des Vereinsgebietes, wieder ausgeführt werden, soll, den im Zollverein bereits bestehenden Grundätzen gemäß, eine Durchgangs-Abgabe nicht erhoben werden.

Als kurze Straßenstrecken rücksichtlich deren es Hannover nach Separat-Artikel 3 zu den Zollvereins-Verträgen freisteht, die bisherigen geringen Durchgangsabgabensätze fortbestehen zu lassen, sollen folgende betrachtet werden:

1. die Straßen zwischen Bremen und unterhalb belegenen Plätzen einerseits und Harburg und unterhalb belegenen Plätzen andererseits;
2. die von Bremen nach der Hannoverischen Elbe führenden Eisenbahnen;
3. die Straßen zwischen Leer und unterhalb belegenen Plätzen einerseits und Bremen und unterhalb belegenen Plätzen andererseits;
4. die Straßen, durch welche die zwischen Harburg, Bremen und Leer diese Plätze eingeschlossen, belegenen Küsten- oder Uferplätze unter einander in Verbindung stehen;
5. die Straßen zwischen den Niederlanden und der Ems bis Lingen aufwärts;

6. die Straßen in dem Hannoverschen Landestheile auf dem rechten Elbufer.

Art. 13.

(In Harburg soll, insofern der dortige Freihafen nicht unter beiderseitiger Zustimmung fortbestehen kann, eine östlich mit dem Hafen und dem Bahnhofe in Verbindung stehende freie Niederlage-Anstalt in der Art errichtet werden)\*, daß innerhalb derselben eine zollamtliche Aufsicht nur insoweit stattfindet, um Einschwäzungen nach dem Inlande vorzubeugen, daß die Behandlung, Theilung und Umpackung der Waaren innerhalb jener Anstalt unbehindert bleibt und daß eine Verabgabung nur nach Maßgabe der aus der Niederlage nach dem Inlande oder zum Durchgange abgefertigten Mengen (eintritt. Preußen behält sich vor, freie Niederlage-Anstalten gleicher Art in einigen von seinen Seehäfen einzurichten, und wird man sich über ein übereinstimmendes Regulativ für diese Anstalten verständigen)\*\*).

Ausnahmen von Zollvorschriften, welche zur Erleichterung des Verkehrs zwischen Hamburg oder Altona mit dem Zollverein vor dem 1. Januar 1854 zugelassen werden möchten, soll Hannover, unter gleichen Sicherungs-Maßregeln, auch für den Verkehr über Harburg eintreten lassen dürfen.

\*) (—) Von Preußen abgeändert in: Beide contrahirenden Theile werden in ihren wichtigeren Seeplätzen örtlich mit dem Hafen in Verbindung stehende freie Niederlageanstalten in der Art zulassen,

\*\*\*) (—) Von Preußen abgeändert in: eintritt. Man wird sich über ein übereinstimmendes Regulativ für diese Anstalten verständigen.

Sofern der Freihafen in Harburg nicht unter beiderseitiger Zustimmung fortbestehen kann, wird daselbst eine freie Niederlage-Anstalt der vorhergedachten Art errichtet werden.

Art. 14.

Der Stadt Emden verbleibt das (ihr durch Verträge zwischen den beiden contrahirenden Staaten gesicherte)\* sogenannte Porto-franko-Recht (in demselben Umfange, wie dasselbe dormalen in Ausübung ist, oder von ihr etwa im Wege Rechts erstritten würde)\*\*).

(Sollte jene Stadt an Stelle des erwähnten Rechts, die Gleichstellung mit Harburg vorziehen, so kann Hannover dies zugestehen).

Uebrigens ist man beiderseits darüber einverstanden, daß der kommerziellen Verbindung Ostfrieslands mit dem Innern des Vereins jede mit den Vereinsverträgen und Gesetzen und mit der Sicherung der Abgaben vereinbare Erleichterung zu gewähren sei.

\*) (—) Von Preußen abgeändert in: im Art. 30 der Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815 und im Art. 5 des zwischen den beiden contrahirenden Staaten am 29. Mai 1815 abgeschlossenen Vertrages anerkannte

\*\*\*) (—) Von Preußen abgeändert in: sofern diese Stadt nicht die Einrichtung einer freien Niederlage-Anstalt (Art. 13) an Stelle des erwähnten Rechts vorziehen sollte.

### Zusatzartikel Preußens:

#### Art. 15.

Der im §. 44 des Zollgesetzes und §. 84 der Zollordnung enthaltenen Vorschrift gemäß bleibt es auch Hannover vorbehalten, Erleichterungen in den, hinsichtlich der Kontrolle im Grenzbezirke bestehenden Bestimmungen da eintreten zu lassen, wo dies ohne Gefährdung der Zollsicherheit geschehen kann und durch ein örtliches Bedürfniß geboten ist.

#### Art. 16.

Es sollen

- a) die an Hannoverische Eisen- und Berghandlungs-Faktoren zu Altona, Hamburg, Bremen und Geestemünde (so wie Harburg wenn dasselbe Freihafen bleibt) zum Debit überhandten und demnächst in das Vereinsgebiet zurückgeführten Hannoverischen Berg- und Hüttenzeugnisse bei gehöriger Sicherstellung der Identität jederzeit, auch
- b) die Quantitäten von Getreide, welche mit Hannoverischen Ursprungs- und Ausfuhrbescheinigungen nach Bremen oder Geestemünde ausgeführt werden, binnen drei Monaten nach der Ausfuhr

zollfrei wieder eingelassen werden.

#### Art. 17.

Zur Ausgleichung des bedeutend stärkeren Verbrauchs hochbesteuerteter Gegenstände, welcher in Hannover stattgefunden hat und voraussichtlich auch ferner stattfinden wird, so wie des höheren Einkommens, welches Hannover aus den Ein-, Aus- und Durchgangs-Abgaben bisher bezogen hat, und beim einseitigen Vorschreiten zu den Tarifstufen des Zollvereins noch wesentlich würde steigern können, ist (verabredet worden, daß Hannover von der Eingangs-Abgabe für einige Gegenstände eine erhöhte Quote in folgender Weise beziehen soll:

Nachdem der auf jeden Einwohner des dem Verein angehörenden Hannoverischen Gebietes im Verhältnisse zur Gesamtbevölkerung des Vereins oder Verbandes (vergl. §. 4) fallende Betrag des Eingangszolles für jeden der fraglichen Gegenstände ermittelt sein wird, sollen:

für Zucker, einschließlich der Rübenzuckersteuer, ein Viertel,

für Kaffee und Reis die Hälfte,

für Wein und Brautwein das Vierfache,

für Tabak (Poj. 25. 1 und 25. 2a des Zolltarifs) und Syrop das Fünffache,

jenes einfachen Kopfstheils demselben zugerechnet und die dadurch sich ergebende Geldsumme für Hannover vorab genommen und an den Antheilen der übrigen Genossen des Vereins von der Eingangs-Abgabe für die erwähnten Gegenstände gefürzt werden.

Bei Wein und Brautwein ist der derartigen Vertheilung das Einkommen und die Bevölkerung in dem, im Art. 4 erwähnten Verbande zu Grunde zu legen\*).

(Der Antheil Hannovers an den\*\*) Verwaltungskosten wird nach Maßgabe des Verhältnisses berechnet werden, in welchem die einfachen

Kopftheile für Hannover\*\*\*) zu der Gesamt-Bevölkerung im Verein stehen.

\*) (—) Von Preußen abgeändert in: Folgendes verabredet worden: Nachdem der Ertrag der Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-

1. der Rückerstattungen für unrichtige Erhebungen
2. der auf Grund besonderer gemeinschaftlicher Verabredungen erfolgen Steuerermäßigungen und Vergütungen

festgestellt und der auf Hannover im Verhältniß seiner, dem Verein angehörenden Bevölkerung zur Gesamtbevölkerung des Vereins, beziehungsweise besonderen Verbandes (Art. 18) fallende Antheil an jenem Ertrage ermittelt sein wird, soll dieser Antheil um drei Vierteltheile vermehrt und die dadurch sich ergebende Geldsumme für Hannover vorabgenommen werden und dessen Antheil an den in die Gemeinschaft fallenden Abgaben bilden.

In gleicher Weise wird bei Vertheilung der gemeinschaftlichen Uebergangsabgaben verfahren werden. (Art. 4 und 5.)

\*\*) (—) Abgeändert von Preußen in: Der von Hannover zu tragende Antheil an den gemeinschaftlichen.

\*\*\*) (—) Abgeändert von Preußen in: Zahl Hannovers.

#### Art. 18.

Rücksichtlich der Vertheilung des Ertrages der Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben wird Hannover dem westlichen Verbande des Zollvereins angehören.

#### Art. 19.

Ueber die zweckmäßige gegenseitige Uebernahme der Verwaltung der Zölle und Fabrikations-Abgaben in Enclaven und einspringenden Bezirken bleibt weitere Verständigung vorbehalten.

#### Zusatzartikel Preußens:

#### Art. 20.

Die Alimentirung der durch die Vereinigung des Steuervereins mit dem Zollverein außer Funktion tretenden beiderseitigen Zoll- und Steuerbeamten wird auf Rechnung des Gesamtvereins übernommen. Es sollen hierbei von beiden Seiten nur die wirklich gezahlten Alimentations-Beträge in Anrechnung gebracht werden, jedoch mit der Maßgabe, daß die Gesamtsumme derselben denjenigen Betrag nicht übersteigen darf, welcher nach den Vereinbarungen vom 20. Mai 1835 und 8. Mai 1841 liquidirt werden könnte.

Aus den von früheren Zollanschlüssen herrührenden Alimentations-Verpflichtungen hat Hannover nicht Theil zu nehmen.

#### Art. 21.

Eine Nachsteuer für gemeinsame Rechnung soll für die beim Anschlusse an den Verein in Hannover vorhandenen Waaren nicht erhoben werden, insofern Hannover spätestens am 1. März 1853 die Eingangsabgabe für die in der Anlage benannten Gegenstände bis auf die dabei bemerkten Sätze erhöhet.

Art. 22.

Die Dauer dieses Vertrages soll den Zeitraum umfassen, welcher bei Erneuerung der Zollvereins-Verträge für diese verabredet werden wird\*).

\*) Zusatz Preußens: derselbe soll jedoch an jedem Theile vor Ablauf des Jahres 1858 dergestalt aufgeschündigt werden können, daß er alsdann mit Ablauf des Jahres 1859 außer Kraft tritt.

Art. 23.

Preußen wird zu diesem Vertrage die Zustimmung derjenigen Staaten vermitteln, mit welchen es die Zollvereins-Verträge erneuern wird.

Hannover wird Oldenburg und Schaumburg-Lippe (einladen, diesem Vertrage beizutreten).\*)

Dem Herzogthum Oldenburg und dem Fürstenthum Schaumburg-Lippe wird in Beziehung auf die Artikel 11, 12 und 15 die Theilnahme an den, für Hannover stipulirten Vortheilen (unter der Voraussetzung) zugesichert, (daß sich dieselben mit Hannover über Einrichtung einer gemeinsamen Zollverwaltung vereinbaren).

\*) Abgeändert von Preußen in: zum Beitritt zu diesem Vertrage und zu gleichzeitiger Verständigung über eine künftige gemeinsame Zollverwaltung einladen.

Art. 24.

Preußen wird zeitig Verhandlungen zur Erneuerung der Verträge mit den übrigen Zollvereinsstaaten einleiten, und die zur Erleichterung dieser Verhandlungen dienlichen Maßregeln ergreifen.

An diesen Verhandlungen wird Hannover mit gleichen Rechten, wie die bisherigen Zollvereinsglieder Theil nehmen.

Art. 25.

Bei den im Art. (24) erwähnten Verhandlungen werden Preußen und Hannover übereinstimmend davon ausgehen und daran festhalten, daß

1. der Eingangszoll

|                             |     |       |     |         |
|-----------------------------|-----|-------|-----|---------|
| für Kaffee auf . . . . .    | 5   | Thlr. | vom | Centner |
| „ Reis geschält . . . . .   | 1   | „     | „   | „       |
| „ Reis ungeschält . . . . . | 1/2 | „     | „   | „       |
| „ Syrop . . . . .           | 3   | „     | „   | „       |
| „ Tabaksblätter . . . . .   | 4   | „     | „   | „       |
| „ Wein in Fässern . . . . . | 6   | „     | „   | „       |

herabzusetzen sei;

2. eine höhere (die Festhaltung der Staats-Einnahmen vom Zuder sichernde Besteuerung des Rübenzuckers\*) (eintrete);

3. der Rabatt für die Weinhändler auf ein richtiges Verhältniß zurückgeführt werde;

4. angemessene Vergütungen an die Erbauer von Seeschiffen, mit Rücksicht auf die durch die Zollgesetzgebung herbeigeführte Verteuerung der metallenen Schiffsbau-Materialien auf Vereins-Rechnung gewährt werden;

5. der Ausgangszoll für Wolle auf 1/3 Thlr. vom Centner ermäßigt werde.

Zugleich wird man sich über andere, den jetzigen Verhältnissen ent-

sprechende, und mit der Rücksicht auf die Finanzen vereinbare Tarif-änderungen verständigen.

\*) Zusatz Preußens: in dem Maße eintrete, daß diejenige Einnahme, welche im Zollverein im Durchschnitte der 3 Jahre 1847/49 an Rübenzuckersteuer und Eingangsabgabe von ausländischem Zucker für den Kopf der Bevölkerung angekommen ist, vom Eintritte der Zolleinigung ab für die Zukunft mindestens erhalten bleibe.

Art. 26.

Sollte bei Erneuerung der Zollvereins-Verträge einer oder mehrere der dem Zollverein jetzt angehörenden Staaten mit einer Gesamtbevölkerung von wenigstens vier Millionen Einwohnern, aus dem Verein austreten, so (sollen die im Art. 15 bestimmten erhöhten Quoten einer Revision unterzogen und wenn sich danach eine wesentliche Verschiedenheit in denjenigen Verhältniß ergeben sollte, welches rücksichtlich des Verbrauchs der dort benannten Artikel zwischen dem Zollverein und dem Steuerverein bisher bestanden hat und beziehungsweise in dem, in obiger Weise verringerten Theile des Zollvereinsgebietes nach Ausweis der bisherigen Verzollungen, voraussichtlich bestehen wird, eine dieser Verschiedenheiten entsprechende Modifikation der für Hannover ausgeworfenen Zulage-Quoten eintreten)\*).

\*) (—) Abgeändert von Preußen in: soll das Verhältniß, in welchem Hannover, nach der im Art. 17 getroffenen Vereinbarung an den zur Vertheilung gelangenden gemeinschaftlichen Zollrevenue Theil zu nehmen hat, einer Revision unterworfen worden. Sollte sich bei dieser Revision ergeben, daß bei Zugrundelegung der während der drei Jahre 1847/49 in dem in obiger Weise verringerten Theile des Zollvereinsgebietes erfolgten Verzollungen, eine andere Vermehrung des auf Hannover in Verhältniß seiner einfachen Bevölkerung fallenden Revenuen-Anteils als um drei Vierteltheile zulässig oder nothwendig wäre, um denselben eine Brutto-Einnahme von mindestens  $1\frac{1}{3}$  Thlr. an Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangsabgaben einschließlich der Rübenzuckersteuer für den Kopf seiner Bevölkerung zu sichern, so soll alsdann eine solche Verabredung erfolgen.

---

## Anlage XLII.

### Geheime Separat-Artikel.

Auch haben bei Unterzeichnung des am heutigen Tage zwischen Preußen und Hannover abgeschlossenen Vertrages, die Vereinigung des Steuervereins mit dem Zollverein betreffend, die beiderseitigen Bevollmächtigten sich noch

über folgende Neben- und Uebergangsbestimmungen geeinigt, welche obwohl zur Geheimhaltung bestimmt, doch der Ratifikation mit unterliegen, und dieselbe Dauer, Kraft und Geltung haben sollen, als wären sie in den offenen Vertrag mit aufgenommen.

Separat-Artikel A.

(zu Artikel 7.)

Jeder der beiden Staaten wird ausländische, unverzollte Waaren, welche von einem seiner Elbuferpläze nach einem der Vereinsstaaten gehen, rücksichtlich des Elbzolles nicht ungünstiger als gleichartige bereits verzollte Waaren behandeln lassen.

Separat-Artikel B.

(zu Artikel 11.)

Träte, was freilich beide Contrahenten eben so wenig erwarten als wünschen, ein Theil der bisherigen Zollvereinsstaaten mit einer Bevölkerung von mindestens vier Millionen Einwohnern am 1. Januar 1854 von dem Verein zurück, so behält es zwar für die ersten sechs Jahre bei dem Artikel 11 unverändert sein Bewenden.

Wenn jedoch in jenem Falle nach dem Durchschnitte der Jahre 1854 bis 1859 der nach Artikel 11 bemessene Antheil Hannovers an Eingangsabgaben und Mähensteuer, nach Abzug der Erstattungen und Rückvergütungen, einschließlich der höchstens 20 Silbergroschen betragenden 75 Zulageprocente, mehr als 1 Thlr. 17 Sgr. betragen haben sollte, so sollen für die fernere Dauer des Vertrages die erwähnten Zulage-Procente bis auf den Betrag, welcher, auf den Grund einer auf die Erträge der Jahre 1854 bis 1859 gebauten Rechnung erforderlich ist, um, mit Einfluß der einfachen Kopfanteile, für jeden Einwohner Hannovers jährlich 1 Thlr. 17 Sgr. in vollen Procenten zu liefern, höchstens jedoch bis auf 6 Silbergroschen pro Kopf ermäßigt werden.

Die so ermittelten Zulageprocente, mit höchstens 20 Silbergroschen pro Kopf, hat alsdann Hannover für jeden seiner Einwohner neben deren einfachen Kopfanteilen von 1860 an, ohne Rücksicht auf späteres Steigen oder Sinken der erwähnten Einnahmen zu beziehen.

Vorstehende Separatartikel sollen ratificirt und es sollen Ratificationsurkunden zugleich mit denjenigen des heute unterzeichneten Hauptvertrages ausgetauscht werden.

So geschehen, Hannover, den 16. August Ein Tausend Acht Hundert Ein und Fünfzig.

(L. S.) gez. Freiherr Otto Theodor von Manteuffel.

(L. S.) gez. Freiherr von Münchhausen. (L. S.) Freiherr von Hammerstein.

## Anlage XLIII.

### Die Verhandlungen über den Handelsvertrag vom 19. Februar 1853.

- A. Der in Wien zwischen Oesterreich und den Mittelstaaten vereinbarte Entwurf.
- B. Entwurf Preußens.
- C. Vorschläge Brucks vom 26. Dezember 1852.
- D. Entwurf vom 2. Januar 1853 unter Berücksichtigung der Bruckschen Wünsche.
- E. Bemerkungen Brucks vom 26. Januar 1853.
- F. Weitere Bemerkungen.

I.

A.

#### Einleitung.

##### Artikel 1.

Zur Erleichterung des Verkehrs, Sicherung der gegenseitigen Einfünfte und Vorbereitung der gleichzeitig in ihren Grundfäden festgestellten gänzlichen Zoll- und Handelsvereinigung wird zwischen Oesterreich und den in dessen Zollverband aufgenommenen Staaten einer-, und Preußen sammt den mit ihm zollvereinten Staaten andererseits gegenwärtiger Handels- und Zollvertrag abgeschlossen, der am 1. Jänner 1854 in Wirksamkeit zu treten hat.

Derselbe erstreckt sich da, wo nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, nur auf diejenigen Gebietsheile der contrahirenden Staaten, welche gegenwärtig im Zollgebiete derselben begriffen sind, und nicht auf die Zollausschlüsse.

Auch allen anderen Staaten des deutschen Bundes und jenen Staaten Italiens, welche an Oesterreich oder an die jetzt in dessen Zollverband aufgenommenen Staaten grenzen, wird der Beitritt zu gegenwärtigem Vertrage vorbehalten, sobald sie die Aufnahme in einem der beiden Zollvereine erlangen.

B.

Seine Majestät der König von Preußen  
und

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich,

von dem Wunsche geleitet, den Verkehr zwischen Ihren Gebieten zu erleichtern und Ihre Zolleinnahmen gegenseitig zu sichern, haben Unterhandlungen eröffnen lassen und zu diesem Zwecke bevollmächtigt u. s. w.

D.

Se. Majestät der Kaiser von Oesterreich ic.  
und

Se. Majestät der König von Preußen ic.,

von dem Wunsche geleitet, dem Handel und Verkehr zwischen Ihren Ge-

bieten und den mit ihnen zollvereinten Staaten durch ausgedehnte Zollbefreiungen und Zollermäßigungen, durch vereinfachte und gleichförmige Zollbehandlung und durch verbesserte Benützung aller Verkehrsanstalten schon jetzt umfassende Erleichterungen zu gewähren, und in der Absicht Ihre Zolleinnahmen zu sichern und die deutsch-österreichische Zolleinigung anzubahnen und vorzubereiten, haben Unterhandlungen eröffnen lassen und zu diesem Zwecke bevollmächtigt zc. zc. zc. zc. welche nach geschehener Mittheilung und gegenseitiger Anerkennung ihrer Vollmachten den folgenden Handels- und Zollvertrag vereinbart und abgeschlossen haben.

**E.**

**F.**

**II.**

**A.**

Artikel 2.

Ein-, Aus- oder Durchfuhrverbote im gegenseitigen Verkehr dürfen außer den in den gegenwärtigen Tarifen (Artikel 4) angeführten Fällen nur stattfinden:

- a) bei Gegenständen des Staatsmonopols,
- b) aus Gesundheits-Polizei-Rücksichten,
- c) in Beziehung auf Kriegsbedürfnisse unter außerordentlichen Umständen.

**B.**

Artikel 1.

Die contrahirenden Theile verpflichten sich, den gegenseitigen Verkehr zwischen ihren Ländern durch keinerlei Einfuhr-, Ausfuhr- oder Durchfuhrverbote zu hemmen.

Ausnahmen hiervon dürfen nur stattfinden:

- a) bei Gegenständen, welche nach diesem Vertrage einem Staatsmonopole unterworfen werden können, ingleichen bei Kalendern\*),
- b) aus Gesundheits-Polizei-Rücksichten,
- c) in Beziehung auf Kriegsbedürfnisse unter außerordentlichen Umständen.

\*) Aenderung Brucks: Taback, Salz, Schießpulver, Spielarten und Kalendern.

**C.**

Artikel I.

Dieser Vertrag, der am 1. Jänner 1854 in Wirksamkeit treten soll, umfaßt einerseits das ganze österreichische Zollgebiet und jenes der in dessen Zollverband aufgenommenen deutschen und italienischen Staaten, und andererseits das ganze preussische Zollgebiet und jenes der mit Preußen zollvereinten deutschen Staaten.

Die in den Zolllinien dieser Staaten nicht begriffenen Gebietsheile derselben können jeder Zeit einbezogen werden, oder ausgeschlossen bleiben.

Auch allen anderen Staaten des deutschen Bundes und jener Staaten Italiens, welche an Oesterreich oder an die jetzt in dessen Zollverband

aufgenommenen Staaten grenzen, wird der Beitritt zu diesem Vertrage vorbehalten, sobald sie die Aufnahme in eines der beiden Zollgebiete erlangen.

III.

A.

#### Artikel 3.

Hinsichtlich des Betrages, der Sicherung und der Erhebung der Ein-, Aus- und Durchgangsabgaben dürfen in keinem der beiden Zollgebiete vertragsfremde Staaten günstiger als die Staaten des andern Zollgebiets behandelt werden.

Ausgenommen hiervon sind nur solche Begünstigungen, welche vertragsfremden Staaten durch bestehende und vor Abschluß des gegenwärtigen Vertrages mitgetheilte Verträge zugestanden sind, oder denselben Staaten für dieselben Gegenstände in nicht höherem Maße auch nach Ablauf dieser Verträge zugestanden werden sollten.

B.

#### Artikel 2.

Hinsichtlich des Betrages, der Sicherung und der Erhebung der Ein-, Aus- und Durchgangsabgaben dürfen von keinem der beiden contrahirenden Theile dritte Staaten günstiger als der andere contrahirende Theil behandelt werden\*).

Ausgenommen hiervon sind nur diejenigen Begünstigungen, welche die mit einem der contrahirenden Theile jetzt oder künftig zollvereinten Staaten genießen, sowie solche Begünstigungen, welche anderen Staaten durch bestehende und vor Abschluß des gegenwärtigen Vertrages mitgetheilte Verträge zugestanden sind, oder denselben Staaten für dieselben Gegenstände in nicht höherem Maße auch nach Ablauf dieser Verträge zugestanden werden sollten.

\*) Injaß Bruds: Jede dritten Staaten in diesen Beziehungen eingeräumte Begünstigung ist daher ohne Entgeld dem anderen contrahirenden Theile einzuräumen.

C.

#### Artikel II.

Im gegenseitigen Verkehre zwischen den beiden Zollgebieten dürfen Einfuhr-, Ausfuhr- oder Durchfuhrverbote nur stattfinden

- a) bei Taback, Salz, Schießpulver, Spielkarten und Kalendern;
- b) aus Gesundheitspolizeirücksichten;
- c) in Beziehung auf Kriegsbedürfnisse unter außerordentlichen Umständen.

IV.

A.

#### Artikel 4.

Nach Abschluß dieses Vertrages erfordern Aenderungen in dem Tarife des einen Zollgebietes, soferne sie nicht Annäherungen an die Tarifhöhe des andern Zollgebietes sind, das Einverständnis der Staaten des letzteren.

Vom Tage der Wirksamkeit des gegenwärtigen Vertrages an kommen in beiden Zollgebieten die Abänderungen ihrer Zolltarife zum Vollzug, welche für den Eingang, Ausgang und Durchgang von Waaren im Verkehre beider Zollgebiete mit einander und mit dem Auslande in der Beilage 1 vereinbart sind.

Der Genuß der in dieser Beilage vereinbarten Zollbefreiungen oder Zollermäßigungen im Zwischenverkehre tritt ein:

- a) bei dem unmittelbaren Uebergange der Waaren über die Grenze des einen Zollgebiets in das andere.
- b) bei dem Transporte durch zwischenliegendes Ausland, mit Ausschluß der See, unter den für den Verkehr von Inland zu Inland durch das Ausland bestehenden Controllen.

Ursprungszeugnisse sind nicht erforderlichlich.

**B.**

Artikel 3.

Die contrahirenden Theile wollen vom 1. Januar 1854 an gegenseitige Verkehrs-Erleichterungen auf Grundlage des freien Eingangs roher Natur-Erzeugnisse und des gegen ermäßigte Zollsätze zu gestattenden Eingangs gewerblicher Erzeugnisse ihrer Länder eintreten lassen.

Demgemäß sind sie schon jetzt übereingekommen, daß von den in der Anlage I bezeichneten Waaren, bei deren unmittelbarem Uebergange aus dem freien Verkehr im Gebiete des einen in das Gebiet des andern Staats keine, beziehungsweise keine höheren, als die in dieser Anlage bestimmten Eingangszölle erhoben werden sollen.

(Sie werden ferner noch im Laufe des Jahres 1853 Bevollmächtigte zusammentreten lassen, um sich über weitere, dem obigen Gesichtspunkte entsprechende Verkehrs-Erleichterungen zu einigen.)

Separat-Artikel 1.

(Zu Artikel 3.)

Die contrahirenden Theile werden sich (bei den im Artikel 3 vorgesehene weiteren Verhandlungen auch) darüber verständigen, inwiefern und unter welchen Maßgaben die für den unmittelbaren Uebergang über ihre gemeinschaftliche Grenze jetzt verabredeten Zollbefreiungen und Zollermäßigungen auch auf\*) die Einfuhr zur See und auf\*\*) die durch zwischenliegendes Gebiet dritter Staaten\*\*\*) erfolgende Einfuhr zu Lande auszudehnen seien.

Änderung Druck: \*) den Verkehr, \*\*) den, \*\*\*) stattfindenden Verkehr.

**C.**

Artikel III.

In keinem der beiden Zollgebiete dürfen andere Staaten in Beziehung auf Abgaben jeder Art günstiger behandelt werden, und jede Begünstigung, die einem andern Staate zugestanden werden würde, soll ebenfalls und also gleich in den Gebieten, die dieser Vertrag umfaßt, volle Giltigkeit haben.

Ausgenommen hiervon sind nur diejenigen Begünstigungen, welche anderen Staaten durch bestehende und vor Abschluß dieses Vertrages mitgetheilte Verträge zugestanden sind, oder denselben Staaten für dieselben Gegenstände in nicht höherem Maße auch nach Ablauf dieser Verträge zugestanden werden sollten.

**V.**

**B.**

Artikel 4.

(Den Bestimmungen des Artikels 3 unbeschadet, verbleibt jedem der

contrahirenden Theile die unbeschränkte Befugniß, seinen allgemeinen Zolltarif nach eigenem Ermessen zu ordnen\*).

Wenn (in Folge dessen) während der Dauer des gegenwärtigen Vertrages in dem Gebiet des einen oder des anderen der contrahirenden Staaten Erhöhungen der allgemeinen tarifmäßigen Eingangszölle gegen den gegenwärtig gültigen Tarif eintreten sollten, so bleiben diese auf die in der Anlage I vereinbarten Verkehrs-Erleichterungen ohne Einfluß.

Wenn aber einer der contrahirenden Theile eine Ermäßigung seines gegenwärtigen allgemeinen Zolltarifs für eine von den in der Anlage I genannten Waaren eintreten lassen will, so liegt ihm ob, dem anderen Theile von dieser Ermäßigung mindestens drei Monate vor deren Eintreten Nachricht zu geben und es bleibt alsdann, vorbehaltlich anderweiter Verständigung, dem anderen Theile freigestellt, diese Waare einem Zwischenzoll, beziehungsweise einer Erhöhung des Zwischenzolls, und zwar in dem einen wie in dem anderen Falle zu einem der jenseitigen Zollermäßigungen entsprechenden Betrage, zu unterwerfen. Macht er von dieser Befugniß Gebrauch, so wird er die Veränderung vier Wochen vor deren Eintreten veröffentlichen.

\*) (—) Aenderung Brucks: Artikel 4 in der Voraussetzung, daß man sich über die weitergreifenden Zollbefreiungen und Zollermäßigungen nach dem Oesterreichischen Entwurfe werde verständigen können.

**C.**

Artikel IV.  
(Tariffrage.)

VI.

**B.**

Artikel 5.

Die contrahirenden Theile werden bei dem unmittelbaren Uebergange von Waaren aus dem Gebiete des einen in das Gebiet des andern Staats Ausgangs-Abgaben von keinen anderen, als den in der Anlage II bezeichneten Gegenständen und zu keinen höheren, als den in ihren Zolltarifen gegenwärtig\*) festgesetzten Beträgen erheben lassen.

Sie werden ferner von Waaren, welche aus dem Auslande durch ihr Gebiet nach dem Gebiete des anderen contrahirenden Theiles, ohne Berührung zwischenliegenden Auslandes, sei es nach erfolgter Umladung oder Lagerung, sei es unmittelbar, durchgeführt werden, keine höheren, als die für diese Durchfuhr gegenwärtig bestehenden Abgaben erheben lassen.

\*) Zusatz Brucks: für diese Gegenstände.

**C.**

Artikel V.  
(Tariffrage.)

**E.**

Artikel 5 am Schlusse des Alinea 1 „und sie erklären, daß es ihre Absicht sei, auch diese Ausgangsabgaben allmählig ganz aufzuheben“.

Alinea 2 wird heißen: „Sie werden ferner von allen Waaren, welche aus dem Auslande durch ihr Gebiet nach dem Gebiete des anderen contrahirenden Theils ohne Berührung zwischenliegenden Auslandes, sei es

nach erfolgter Umladung oder Lagerung, sei es unmittelbar, durchgeführt werden und im Zwischenverkehr zollfrei sind, keine und von zollpflichtigen Waaren keine höhere als die für diese Durchfuhr gegenwärtig bestehenden Abgaben erheben lassen, welche jedoch wo solche noch höher als 3 gr. = 10 Kr. für den Zollcentner sind, auf diesen Satz erniedrigt werden müssen. Jedem der beiden Theile bleibt es unbenommen, weitere Ermäßigungen dieser Durchfuhrabgaben im Allgemeinen oder für einzelne Grenzstreden und Straßenzüge anzuordnen.

**B.**

**Separat-Artikel 2.**

(Zu Artikel 5.)

Auf Ausgangs-Abgaben, welche an Stelle der Durchgangszölle erhoben werden, findet nicht die Bestimmung im ersten, sondern die Bestimmung im zweiten Alinea des Artikels 5 Anwendung.

**E.**

Separat-Artikel 2 fällt weg.

**VII.**

**A.**

**Separat-Artikel 1.**

(Zu Artikel 4.)

1. Die Bestimmung des Alinea 1 von Artikel 4 gilt nicht von den Durchfuhrzöllen auf Straßen, welche nicht in das andere Zollgebiet führen.
2. Vertragsstaaten dürfen in Fällen von Thenerung die Ausfuhr von Getreide, Hülsenfrüchten und Mühlenfabrikaten nach vertragsfremden Staaten vorübergehend mit im Tarife nicht vorgesehenen Zöllen belegen, und dann Zölle bis zu gleichem Betrage und für den gleichen Zeitraum auch von der Ausfuhr nach denjenigen Staaten des andern Zollgebietes erheben, welche sich mit ihnen über gemeinsame Maßregeln hinsichtlich der Ausfuhr nach vertragsfremden Staaten nicht geeinigt haben.
3. Im Falle die k. k. österreichische Regierung einen neuen Münzfuß einführt, nach welchem der Werth des Gulden und Kreuzers geringer ist, als nach dem 20 Guldenfuß, jedoch nicht geringer als nach dem 21 Guldenfuß, so sind die österreichischen Zollsätze nicht umzurechnen, sondern unverändert in dieser neuen Münzwährung beizubehalten.
4. Sollte in einem der contrahirenden Staaten das Papiergeld gegen die Silberwährung, auf die es lautet, im Course verlieren, so ist der betreffende Staat verbunden, solches Papiergeld bei den Zollhebestellen entweder von der Annahme auszuschließen, oder für dessen Annahme Bestimmungen zu treffen, wodurch eine Ungleichheit der Zollzahlung in Papier gegen die Zollzahlung in Silber vermieden wird.

Oesterreich wird in einem solchen Falle den Werth, in welchem das bei ihm kursirende Papiergeld bei seinen Zollhebestellen angenommen werden soll, in jedem Monate für den nächstfolgenden Monat nach dem durchschnittlichen Stande des Wiener Wechsel-

courses auf Augsburg in dem nächst vorhergegangenen Monate bestimmen.

**B.**

Separat-Artikel 3.

(Zu Artikel 3 und 5.)

1. Im Falle Oesterreich einen neuen Münzfuß einführt, nach welchem der Werth des Guldens und Kreuzers geringer ist, als nach dem 20 Guldenfuß, jedoch nicht geringer als nach dem 21 Guldenfuß, so sind die österreichischen Zollsätze nicht umzurechnen, sondern unverändert in dieser neuen Münzwährung beizubehalten.
2. Sollte in einem der contrahirenden Staaten das Papiergeld gegen die Silberwährung, auf die es lautet, im Kurse verlieren, so ist der betreffende Staat verbunden, solches Papiergeld bei den Zollhebestellen entweder von der Annahme auszuschließen, oder für dessen Annahme Bestimmungen zu treffen, wodurch eine Ungleichheit der Zollzahlung in Papier gegen die Zollzahlung in Silber vermieden wird.

Oesterreich wird in einem solchen Falle den Werth, in welchem das bei ihm kursirende Papiergeld bei seinen Zollhebestellen angenommen werden soll, in jedem Monate für den nächstfolgenden Monat nach dem durchschnittlichen Stande des Wiener Wechselkurses auf Augsburg in dem nächst vorhergegangenen Monate bestimmen.

Zusatz Bruck's:

3. Wie alinea 2 des Oesterreichischen Separat-Artikels 1.

**E.**

Separat-Artikel 3 Absatz 2 Alinea 2 fällt weg.

VIII.

**A.**

Separat-Artikel 2.

(Zu Artikel 4.)

Die kaiserliche Regierung und die mit ihr zollgecinteten Staaten versprechen, die Einrichtung der Zollämter, die Regulative für die zollamtliche Behandlung und die Organisation der Grenzbewachung mit den entsprechenden Einrichtungen des Zollvereins, zum befriedigenden Schutze der Zollgefälle, noch vor dem Eintritte der Wirksamkeit des Handelsvertrages in die thunlichste Uebereinstimmung zu bringen.

**B.**

Separat-Artikel 4.

(Zu Artikel 3 und 5.)

Oesterreich wird die Einrichtung der Zollämter, die Regulative für die zollamtliche Behandlung und die Organisation der Grenzbewachung mit den entsprechenden Einrichtungen Preussens, zur Beförderung des gegenseitigen Verkehrs und zum befriedigenden Schutze der Zollgefälle, noch vor dem Eintritte der Wirksamkeit des gegenwärtigen Vertrages in die thunlichste Uebereinstimmung bringen.

IX.

A.

Artikel 5.

Zur weiteren Erleichterung des gegenseitigen Verkehrs wird beiderseits Befreiung von Eingang-, Ausgang- und Durchgangs-Abgaben zugestanden:

- a) für Waaren (mit Ausnahme von Verzehrungs-Gegenständen), welche auf ungewissen Verkauf, in und außer dem Markt- und Meßverkehr, in eines der beiden Zollgebiete aus dem andern gebracht und binnen einer im Voraus zu bestimmenden Zeit unverkauft zurückgeführt werden;
- b) für Vieh, welches auf Märkte des andern Zollgebietes gebracht und unverkauft von dort zurückgeführt wird;
- c) für Glocken zum Umgießen, Wachs zum Bleichen, Seidenabfälle zum Hecheln (Kämmeln), unter Festhaltung der Gewichtsmenge;
- d) für Gewebe und Garne zum Waschen, Bleichen, Walken, Appretiren, Bedrucken und Stricken, sowie für Gegenstände zum Lackiren, Poliren und Bemalen, wenn die Identität der ein- und ausgeführten Gegenstände außer Zweifel gesetzt werden kann; und
- e) für sonstige zur Reparatur, Bearbeitung und Veredlung bestimmte, in das andere Zollgebiet gebrachte und nach Erreichung jenes Zweckes unter Beobachtung der deshalb getroffenen besonderen Vorschriften zurückgeführte Gegenstände, wenn die wesentliche Beschaffenheit und die Benennung derselben unverändert bleibt und die Identität der aus- und eingeführten Gegenstände außer Zweifel ist.

B.

Artikel 6.

Zur weiteren Erleichterung des gegenseitigen Verkehrs wird beiderseits Befreiung von Eingang-, Ausgang- und Durchgangs-Abgaben zugestanden:

- a) für Waaren (mit Ausnahme von Verzehrungs-Gegenständen), welche\*) aus dem einen Staate auf Märkte oder Messen des andern gebracht und binnen einer im Voraus zu bestimmenden Zeit unverkauft zurückgeführt werden;
- b) für Vieh, welches auf Märkte des andern Staates gebracht und unverkauft von dort zurückgeführt wird;
- c) für Glocken zum Umgießen, Wachs zum Bleichen, Seidenabfälle zum Hecheln (Kämmeln), unter Festhaltung der Gewichtsmenge;
- d) für Gewebe und Garne zum Waschen, Bleichen, Walken, Appretiren, Bedrucken und Stricken, sowie für Gegenstände zum Lackiren, Poliren und Bemalen;
- e) für sonstige zur Reparatur, Bearbeitung und Veredlung bestimmte, in den andern Staat gebrachte und nach Erreichung jenes Zweckes, unter Beobachtung der deshalb getroffenen besonderen Vorschriften, zurückgeführte Gegenstände, wenn die wesentliche Beschaffenheit und die Benennung derselben unverändert bleibt;

\*) Aenderung Brucks: auf ungewissen Verkauf in und außer dem Markt- und Meßverkehr in eines der beiden Zollgebiete aus dem andern.

und zwar in den Fällen unter a, d und e, sofern die Identität der aus- und wieder eingeführten Gegenstände außer Zweifel ist.

**E.**

Artikel 6 wegen Waaren auf ungewissen Verkauf und

**F.**

Artikel 6. Der Preussische Vorschlag wird angenommen und der Absatz wird heißen:

- a) Waaren (mit Ausnahme von Verzehrungs-Gegenständen) welche aus dem einen Staate auf die Märkte oder Messen des andern gebracht, oder auf ungewissen Verkauf außer dem Meß- und Marktverkehr aus dem einen Staate nach dem andern versendet, daselbst aber nicht in den freien Verkehr gesetzt, sondern außer Controle der Zollbehörden in öffentlichen Niederlagen (Packhöfen, Zollämtern u. s. w.) gelagert und binnen einer im Voraus zu bestimmenden Frist unverkauft zurückgeführt werden.

**X.**

**A.**

Separat-Artikel 3.

(Zu Artikel 5.)

Ueber die in Artikel 5 unter a bis e gedachten Verkehrs-erleichterungen werden noch folgende besondere Verabredungen getroffen:

1. Die Gegenstände, für welche eine Zollbefreiung in Anspruch genommen wird, müssen bei Zollstellen nach Gattung und Menge angemeldet und zur Revision gestellt werden.
2. Die Abfertigung der ausgeführten und wieder eingeführten beziehungsweise eingeführten und wieder ausgeführten Gegenstände muß bei denselben Zollstellen erfolgen, mögen diese an der Grenze oder im Innern sich befinden.
3. Es kann die Wiederausfuhr und Wiedereinfuhr an die Beobachtung angemessener Fristen geknüpft und die Erhebung der gesetzlichen Abgaben dann versagt werden, wenn die Fristen unbeachtet bleiben.
4. Es ist gestattet, eine Sicherung der Abgaben durch Hinterlegung des Betrages derselben oder in anderer entsprechender Weise zu verlangen.
5. Gewichtsdifferenzen, welche durch Reparaturen, durch die Bearbeitung oder Veredelung der Gegenstände entstehen, sollen in billiger Weise berücksichtigt werden und geringere Differenzen eine Abgabentrüchtigung nicht zur Folge haben. Auch ist man
6. darin einverstanden, daß eine möglichst erleichterte Zollabfertigung den Zwecken und Absichten, nach welchen die bezeichneten Verkehrs-Erleichterungen verabredet worden sind, in aller Hinsicht entsprochen werde.

**B.**

Separat-Artikel 5.

(Zu Artikel 6.)

Ueber die Bedingungen und Förmlichkeiten, unter welchen die im Artikel 6 unter a bis e gedachten Verkehrs-Erleichterungen eintreten,

soll eine nähere Verabredung stattfinden, bei welcher\*) die nachstehenden Gesichtspunkte leitend sein werden:

1. Die Gegenstände, für welche eine Zollbefreiung in Anspruch genommen wird, müssen bei Zollstellen nach Gattung und Menge angemeldet und zur Revision gestellt werden.
2. Die Abfertigung der angeführten und wieder eingeführten, beziehungsweise eingeführten und wieder ausgeführten Gegenstände muß bei denselben Zollstellen erfolgen, mögen diese an der Grenze oder im Innern sich befinden.
3. Es kann die Wiederanfuhr und Wiedereinfuhr an die Beobachtung angemessener Fristen geknüpft und die Erhebung der gesetzlichen Abgaben dann verfügt werden, wenn die Fristen unbeachtet bleiben.
4. Es ist gestattet, eine Sicherung der Abgaben durch Hinterlegung des Betrages derselben oder in anderer entsprechender Weise zu verlangen.
5. Gewichts-Differenzen, welche durch Reparaturen, durch die Bearbeitung oder Veredelung der Gegenstände entstehen, sollen in billiger Weise berücksichtigt werden und geringere Differenzen eine Abgabentrüchtigung nicht zur Folge haben. Auch ist man
6. darin einverstanden, daß eine möglichst erleichterte Zollabfertigung den Zwecken und Absichten, nach welchen die bezeichneten Verkehrs-Erleichterungen verabredet worden sind, in aller Hinsicht entsprechen werde.

\*) Aenderung Brucks: sollen bei deren Feststellung.

## XI.

### A.

#### Artikel 6.

Alle zwischen Staaten der beiden Zollgebiete bereits bestehenden Verabredungen, durch welche namentlich für den gegenseitigen Grenzverkehr größere als die im Artikel 5 verabredeten Begünstigungen und Verkehrs-Erleichterungen zugestanden sind, werden in ihrer ferneren Anwendung durch gegenwärtigen Vertrag nicht beschränkt.

## XII.

### A.

#### Artikel 7.

Waaren, die dem Begleitscheinverfahren unterliegen, können unmittelbar von einem Amte des einen Zollgebietes auf ein Amt des andern Zollgebietes abgefertigt werden, und mit denselben Abfertigungspapieren bis zu dem Amte, auf welches der Begleitschein gestellt ist, gelangen.

Liegt dieses letztere Amt im Innern, so ist der Uebertritt in das andere Zollgebiet bloß durch Anmeldung an der Grenze zu constatiren.

### B.

#### Artikel 7<sup>1)</sup>).

Waaren, die dem Begleitscheinverfahren unterliegen, können unmittelbar von einem Amte des einen Zollgebietes auf ein Amt des andern Zollgebietes abgefertigt werden, und mit denselben Abfertigungspapieren bis zu dem Amte, auf welches der Begleitschein gestellt ist, gelangen.

<sup>1)</sup> Unter Vorbehalt des Antrags auf nähere Erläuterung hier vorläufig angenommen.

Liegt dieses letztere Amt im Innern, so ist der Uebertritt in das andere Zollgebiet bloß durch Anmeldung an der Grenze zu constatiren.

**C.**

Artikel VII.

Innere Abgaben, welche auf der Hervorbringung, der Zubereitung oder dem Verbräuche eines Erzeugnisses für Rechnung des Staates oder von Communen und Corporationen ruhen, dürfen Erzeugnisse des einen Zollgebietes unter keinem Vorwande höher oder in lästigerer Weise treffen, als die gleichnamigen Erzeugnisse des anderen Zollgebietes.

Von allen Erzeugnissen, die aus dem einen Zollgebiete in das andere zu ermäßigten Zollsätzen eingehen und von welchen zollordnungsmäßig dargethan wird, daß sie die zollämtliche Behandlung bestanden haben oder derselben noch unterliegen, darf keine weitere Abgabe irgend einer Art für Rechnung des Staates oder von Communen und Corporationen erhoben werden als jene, welche in den beiden Zollgebieten auf die weitere Verarbeitung oder Bereitungen aus solchen Erzeugnissen ohne Unterschied des Ursprunges allgemein gelegt sind. Dagegen werden Erzeugnisse, welche aus dem einen Zollgebiete in das andere zollfrei eingehen, in Beziehung auf die innere Besteuerung als einheimische behandelt.

**E.**

Artikel 7 wegen Begleitschein-Verfahren fehlt noch die Antwort aus Wien über das bezügliche Preussische Promemoria.

**F.**

Artikel 7 dagegen wird von Oesterreich festgehalten, jedoch steht Nichts entgegen, in einem Separat-Artikel zu bestimmen:

„Bei der Anwendung des im Artikel 7 verabredeten Begleitschein-Verfahrens sollen bei Gegenständen des freien Verkehrs Erklärungen nach den Maßstäben und Benennungen des Staates, wohin die Waaren gehen, und bei Waaren, die in dem Staate, aus welchem solche kommen, einer Amtshandlung unterliegen, doppelte Erklärungen nach den Benennungen und Maßstäben des eigenen und nach jenen des Tarifs des anderen Staates verlangt, und es soll in den Begleitscheinen für solche Sendungen stets die Verpflichtung des Declaranten für die Erfüllung der Vorschriften des Staates, wohin die Waaren gehen, angedrückt werden.“

**XIII.**

**A.**

Artikel 8.

Die an einander grenzenden Staaten der beiden Zollgebiete werden sich vereinigen, ihre gegenüberliegenden Grenzzollämter, wo es möglich, je an einen Ort zu verlegen, so daß die Amtshandlungen bei dem Uebertritte der Waaren aus einem Zollgebiete in das andere gleichzeitig stattfinden können.

**B.**

Artikel 8.

Die contrahirenden Theile werden sich vereinigen, ihre gegenüberliegenden Grenzzollämter, wo es die Verhältnisse gestatten, je an einen Ort zu verlegen, so daß die Amtshandlungen bei dem Uebertritte der Waaren aus einem Zollgebiete in das andere gleichzeitig stattfinden können.

**C.**

**Artikel VIII.**

wie Artikel V. des österreichischen Entwurfs sammt dem betreffenden 5. Separat-Artikel nach dem preussischen Entwurfe.

**XIV.**

**A.**

**Artikel 9.**

Als Gegenstände eines Staatsmonopols, — es werde dasselbe in beschränkter oder unbeschränkter Weise ausgeübt, — können nur Tabak, Salz, Schießpulver und Spielarten erklärt werden.

Innere Abgaben, welche im Bereiche eines Zollgebietes, sei es für Rechnung des Staates oder für Rechnung von Communen und Corporationen, auf der Hervorbringung, der Zubereitung oder dem Verbrauche eines Erzeugnisses ruhen, dürfen Erzeugnisse des andern Zollgebietes unter keinem Vorwande höher oder in lästigerer Weise treffen, als die gleichnamigen Erzeugnisse des ersten Zollgebietes.

Von allen Erzeugnissen, die nach der dem Artikel 4 angegeschlossenen Beilage I aus dem einen Zollgebiete in das andere zu ermäßigten Zollsätzen eingeht, darf nur in so weit eine innere Abgabe irgend einer Art, sei es für Rechnung des Staates oder für Rechnung von Communen und Corporationen erhoben werden, als diese nach den Zollvereinsverträgen gegenwärtig bei den vom Auslande eingegangenen Erzeugnissen zulässig ist. Dagegen werden Erzeugnisse, welche nach dieser Beilage aus dem einen Zollgebiete in das andere zollfrei eingeht, in Beziehung auf die innere Besteuerung als einheimische behandelt.

**B.**

**Artikel 9.**

(Als Gegenstände eines Staatsmonopols, — es werde dasselbe in beschränkter oder unbeschränkter Weise ausgeübt, — können nur Tabak, Salz, Schießpulver und Spielarten erklärt werden.)

Innere Abgaben, welche in dem einen der contrahirenden Staaten, sei es für Rechnung des Staates oder für Rechnung von Communen und Corporationen, auf der Hervorbringung, der Zubereitung oder dem Verbrauche eines Erzeugnisses ruhen, dürfen Erzeugnisse der contrahirenden Staaten unter keinem Vorwande höher oder in lästigerer Weise treffen, als die gleichnamigen Erzeugnisse des eigenen Landes.

Von allen Erzeugnissen, die nach der dem Artikel 3 angegeschlossenen Beilage I aus dem einen Staate in den anderen zu ermäßigten Zollsätzen eingeht, und von welchen zollordnungsmäßig dargethan wird, daß sie als ausländisches Eingangsgut die zollamtliche Behandlung bei einer Erhebungsbehörde des letzteren bestanden haben, oder derselben noch unterliegen, darf keine weitere Abgabe irgend einer Art, sei es für Rechnung des Staates oder für Rechnung von Communen und Corporationen, erhoben werden, jedoch mit Vorbehalt derjenigen inneren Steuern, welche in einem der contrahirenden Staaten auf die weitere Verarbeitung oder auf anderweite Bereitungen aus solchen Erzeugnissen, ohne Unterschied des ausländischen oder inländischen Ursprungs, allgemein gelegt sind. Dagegen werden Erzeugnisse, welche nach dieser Beilage aus dem einen in den andern Staat

zollfrei eingehen, in Beziehung auf die innere Besteuerung als einheimische behandelt.

**C.**

Artikel IX.

wie Artikel VII. des österreichischen und preussischen Entwurfs.

XV.

**A.**

Artikel 10.

Die Vertragsstaaten verpflichten sich, zur Verhütung und Bestrafung des Schleichhandels nach oder aus Vertragsstaaten durch angemessene Mittel mitzuwirken und zu diesem Zwecke die erforderlichen Strafgesetze zu erlassen, die Rechtshilfe zu gewähren, den Aufsichtsbeamten des andern Staates die Verfolgung der Contravenienten in ihr Gebiet zu gestatten und denselben durch Steuer-, Zoll- und Polizeibeamte, sowie durch die Ortsvorstände alle erforderliche Auskunft und Beihülfe zu Theil werden zu lassen.

Das nach Maßgabe dieser allgemeinen Bestimmungen abgeschlossene Zollcartel enthält die Beilage II.

Für Grenzgewässer und für jene Grenzstrecken, wo beide Zollgebiete mit fremden Staaten zusammen treffen, werden Maßregeln zur gegenseitigen Unterstützung beim Ueberwachungsdienste verabredet werden.

**B.**

Artikel 10.

Die contrahirenden Theile verpflichten sich, zur Verhütung und Bestrafung des Schleichhandels nach oder aus ihren resp. Gebieten durch angemessene Mittel mitzuwirken und zu diesem Zwecke die erforderlichen Strafgesetze zu erlassen, die Rechtshilfe zu gewähren, den Aufsichtsbeamten des andern Staates die Verfolgung der Contravenienten in ihr Gebiet zu gestatten und denselben durch Steuer-, Zoll- und Polizeibeamte, so wie durch die Ortsvorstände alle erforderliche Auskunft und Beihülfe zu Theil werden zu lassen.

Das nach Maßgabe dieser allgemeinen Bestimmungen abgeschlossene Zollcartel enthält die Beilage III.

Für Grenzgewässer und für solche Grenzstrecken, wo die Gebiete der contrahirenden Theile mit fremden Staaten zusammen treffen, werden Maßregeln zur gegenseitigen Unterstützung beim Ueberwachungsdienste verabredet werden.

**C.**

Artikel X.

Zur Beförderung des gegenseitigen Verkehrs und zum befriedigenden Schutze der Zollfälle soll die Einrichtung der Zollämter, die Regulative für die zollamtliche Behandlung und die Organisation der Grenzbewachung im österreichischen Zollgebiete und in den darin aufgenommenen deutschen und italienischen Staaten noch vor dem Eintritte der Wirksamkeit dieses Vertrages in die thunlichste Uebereinstimmung mit den entsprechenden Einrichtungen im anderen Zollgebiete gebracht werden.

XVI.

**A.**

Artikel 11.

Stapel- und Umschlagrechte sind in den Vertragsstaaten unzulässig

und es darf vorbehaltlich schiffahrts- und gesundheitspolizeilicher, sowie der zur Sicherung der Abgaben erforderlichen Vorschriften kein Waarenführer gezwungen werden, an einem bestimmten Orte anzuhalten, aus-, ein- oder umzuladen.

**B.**

Artikel 11.

Stapel- und Umschlagsrechte sind in den Staaten der contrahirenden Theile unzulässig und es darf, vorbehaltlich schiffahrts- und gesundheitspolizeilicher, so wie der zur Sicherung der Abgaben erforderlichen Vorschriften, kein Waarenführer gezwungen werden, an einem bestimmten Orte anzuhalten, aus-, ein- oder umzuladen.

**C.**

Artikel XI.

Die gegenüberliegenden Grenzämter der beiden Zollgebiete sollen, wo es die Verhältnisse gestatten, an einen Ort verlegt werden, so daß die Amtshandlungen bei dem Uebertritte der Waaren aus einem Zollgebiete in das andere gleichzeitig stattfinden können.

**XVII.**

**A.**

Artikel 12.

Zur Schifffahrt zwischen Seehäfen verschiedener Staaten sollen in jedem Vertragsstaate die Schiffe jedes anderen Vertragsstaates unter denselben Bedingungen und gegen dieselben Abgaben von Schiff oder Ladung, wie die eigenen, zugelassen werden.

Die Schifffahrt zwischen Seehäfen seines Gebietes kann jeder Staat seinen eigenen Schiffen vorbehalten. Begünstigungen jedoch, welche in Beziehung hierauf ein Vertragsstaat Schiffen vertragsfremder Staaten durch Uebereinkunft gewährt, hat derselbe auch den Schiffen derjenigen anderen Vertragsstaaten zu Theil werden zu lassen, welche in dieser Beziehung die Gegenseitigkeit zugestehen. Auch soll die successive Befrachtung oder Entloshung in mehreren Seehäfen desselben Vertragsstaates den Schiffen der anderen Vertragsstaaten gestattet werden.

Die Staatsangehörigkeit der Schiffe eines anderen Vertragsstaates ist nach der Gesetzgebung ihrer Heimath zu beurtheilen.

Zur Nachweisung über die Ladungsfähigkeit der Schiffe eines andern Vertragsstaates sollen die nach der Gesetzgebung ihrer Heimath gültigen Meßbriefe, vorbehaltlich der Reduktion der Schiffsmaße, bei Feststellung von Schifffahrts- und Hafenausgaben in allen anderen Vertragsstaaten genügen.

**B.**

Artikel 12.

Die contrahirenden Theile werden die Seeschiffe des anderen Theiles und deren Ladungen unter denselben Bedingungen und gegen dieselben Abgaben, wie die eigenen Seeschiffe zulassen.

Die Staatsangehörigkeit der Schiffe jedes der contrahirenden Staaten ist nach der Gesetzgebung ihrer Heimath zu beurtheilen.

Zur Nachweisung über die Ladungsfähigkeit der Schiffe des anderen Staates sollen die nach der Gesetzgebung ihrer Heimath gültigen Meß-

briefe, vorbehaltlich der Reduktion der Schiffsmaße, bei Feststellung von Schiffsfahrts- und Hafenaufgaben genügen.

**C.**

**Artikel XII.**

Um zur Verhütung und Bestrafung des Schleichhandels nach und aus den beiden Zollgebieten die wirksamsten Mittel zu ergreifen, sollen zu diesem Zwecke die erforderlichen Strafgesetze erlassen, die Rechtshilfe gewährt, den Aufsichtsbeamten des einen Gebietes die Verfolgung der Contravenienten in das andere gestattet und denselben durch Steuer-, Zoll- und Polizeibeamte, so wie durch die Ortsvorstände alle erforderliche Auskunft und Beihilfe zu Theil werden.

Das nach Maßgabe dieser allgemeinen Bestimmung abgeschlossene Zollcartel enthält die Beilage.

Für Grenzgewässer und für jene Grenzstrecken, wo beide Zollgebiete mit fremden Staaten zusammentreffen, werden Maßregeln zur gegenseitigen Unterstützung beim Ueberwachungsdienste verabredet werden.

**XVIII.**

**A.**

**Separat-Artikel 4.**

(Zu Artikel 12.)

Der Artikel 12 bezieht sich nicht auf Kriegsschiffe.

**B.**

**Separat-Artikel 6.**

(Zu Artikel 12.)

Der Artikel 12 bezieht sich nicht auf Kriegsschiffe.

**XIX.**

**A.**

**Separat-Artikel 5.**

(Zu den Artikeln 12, 14, 15, 16 und 20.)

Es wird als sich von selbst verstehend betrachtet, daß die in den Artikeln 12, 14, 15, 16 und 20 ausgesprochene Gleichstellung mit den Angehörigen des eigenen Staates sich nur auf die Rechtsverhältnisse beziehe, in welchen diese sich vermöge ihrer Staatsangehörigkeit befinden.

**B.**

**Separat-Artikel 7.**

(Zu den Artikeln 12, 14, 15, 16 und 20.)

Es wird als sich von selbst verstehend betrachtet, daß die in den Artikeln 12, 14, 15, 16 und 20 ausgesprochene Gleichstellung mit den Angehörigen des eigenen Staates sich nur auf die Rechtsverhältnisse beziehe, in welchen diese sich vermöge ihrer Staatsangehörigkeit befinden.

**XX.**

**A.**

**Artikel 13.**

Von Schiffen der Vertragsstaaten, welche in Unglücks- oder Nothfällen in den Seehäfen eines Vertragsstaates einlaufen, sollen, wenn nicht der Aufenthalt unnötig verlängert oder zum Handelsverkehr benutzt wird, Schiffsfahrts- oder Hafenaufgaben nicht erhoben werden.

Von Havarie- und Strandgütern, welche in das Schiff eines Vertragsstaates verladen waren, soll unter Vorbehalt der Durchgangsabgabe

bei der Wiederausfuhr zu Lande und des etwaigen Vergelohns eine Abgabe nur dann erhoben werden, wenn dieselben in den Verbrauch übergehen.

**B.**

Artikel 13.

Von Schiffen des einen der contrahirenden Theile, welche in Unglücks- oder Nothfällen in die Seehäfen des andern einlaufen, sollen, wenn nicht der Aufenthalt unnöthig verlängert oder zum Handelsverkehr benutzt wird, Schiffsahrts- oder Hasenabgaben nicht erhoben werden.

Von Havarie- und Strandgütern, welche in das Schiff eines der contrahirenden Theile verladen waren, soll von dem andern, unter Vorbehalt der Durchgangsabgabe bei der Wiederausfuhr zu Lande und des etwaigen Vergelohns, eine Abgabe nur dann erhoben werden, wenn dieselben in den Verbrauch übergehen.

**C.**

Artikel XIII.

Stapel- und Umschlagsrechte sind in den beiden Zollgebieten unzulässig u. s. w. wie Artikel XI. des preussischen Entwurfs.

**XI.**

**A.**

Artikel 14.

Zur Befahrung aller natürlichen und künstlichen Wasserstraßen in den Gebieten der Vertragsstaaten soll jeder Schiffsführer und jedes Fahrzeug, welche einem derselben angehören, unter denselben Bedingungen und gegen dieselben Abgaben von Schiff oder Ladung zugelassen werden, wie Schiffsführer und Fahrzeuge des eigenen Staates.

**B.**

Artikel 14.

Zur Befahrung aller natürlichen und künstlichen Wasserstraßen in den Gebieten der contrahirenden Theile sollen Schiffsführer und Fahrzeuge, welche einem derselben angehören, unter denselben Bedingungen und gegen dieselben Abgaben von Schiff oder Ladung zugelassen werden, wie Schiffsführer und Fahrzeuge des eigenen Staates.

**C.**

Artikel XIV.

Die den beiden Zollgebieten angehörenden Seeschiffe sollen hinsichtlich des Handels und der Abgaben in den Seehäfen und hinsichtlich deren Zulassung zur Binnenschiffahrt und Küstenfahrt ohne Unterschied so behandelt werden, als ob solche ein und demselben Staate angehörten.

Die Staatsangehörigkeit der Schiffe ist nach der Gesetzgebung ihrer Heimath zu beurtheilen.

Zur Nachweisung über die Ladungsfähigkeit der Schiffe sollen die nach der Gesetzgebung ihrer Heimath gültigen Wechsbrieife, vorbehaltlich der Reduktion der Schiffsmasse, bei Feststellung von Schiffsahrts- und Hasenabgaben genügen.

**XII.**

**A.**

Separat-Artikel 6.

(Zu Artikel 14.)

Unter den Abgaben, rücksichtlich deren nach Artikel 14 die Fahr-

zeuge anderer Vertragsstaaten denen des eigenen Staates gleichgestellt werden sollen, sind auch die Flußzölle verstanden.

Abgesehen hiervon werden die auf den Artikeln 108 bis 116 der Wiener Congreßacte beruhenden Rechtsverhältnisse hinsichtlich der Flußzölle durch diesen Vertrag nicht berührt.

**B.**

Separat-Artikel 8.

(Zu Artikel 14.)

Unter den Abgaben, rücksichtlich deren nach Artikel 14 die Fahrzeuge des andern Theiles den eigenen gleichgestellt werden sollen, sind auch die Flußzölle verstanden.

Abgesehen hiervon werden die auf den Artikeln 108 bis 116 der Wiener Congreßacte beruhenden Rechtsverhältnisse hinsichtlich der Flußzölle durch diesen Vertrag nicht berührt.

**C.**

Separat-Artikel III.

(Zu Artikel XIV.)

Der Artikel XIV. bezieht sich nicht auf Kriegsschiffe.

Artikel XV. bis XXI. inclusive wie die Artikel XIII. bis XIX. inclusive im preussischen Entwurfe mit kleinen Wortveränderungen.

Separat-Artikel IV., V. und VI. wie die Separat-Artikel VIII., IX. und X. im preussischen Entwurf mit kleinen Wortveränderungen.

**XXIII.**

**A.**

Artikel 15.

Die Benützung der Chausseen und sonstigen Straßen, Kanäle, Schleusen, Fähren, Brücken und Brückenöffnungen, der Häfen und Landungsplätze, der Bezeichnung und Beleuchtung des Fahrwassers, des Lootsenwesens, der Krahe und Waageanstalten, der Niederlagen, der Anstalten zur Rettung und Vergung von Schiffsgütern und dergleichen mehr, in soweit die Anlagen oder Anstalten für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind, soll, gleichviel ob dieselben vom Staate oder von Privatberechtigten verwaltet werden, den Angehörigen eines andern Vertragsstaates unter gleichen Bedingungen und gegen gleiche Gebühren, wie den Angehörigen des eigenen Staates, gestattet werden.

Gebühren dürfen, vorbehaltlich der beim Seebeluchtungs- und See-lootswesen zulässigen abweichenden Bestimmungen, nur bei wirklicher Benützung solcher Anlagen oder Anstalten erhoben werden.

Dieselben dürfen die Unterhaltungskosten sammt den landesüblichen Zinsen des Anlags-Kapitals nicht übersteigen.

Weggelder für beladenes Fuhrwerk sollen auf Straßen, welche unmittelbar oder mittelbar zur Verbindung angrenzender Vertragsstaaten unter sich oder mit dem Auslande dienen, in denjenigen Vertragsstaaten, wo dieselben den Satz von einem Silbergroschen für ein Zugthier und eine geographische Meile erreichen oder übersteigen, höchstens zu den jetzt geltenden Beträgen und in denjenigen Vertragsstaaten, wo sie jenen Satz nicht erreichen, höchstens zu diesem letzteren erhoben werden. Weggelder für einen die Landesgrenze überschreitenden Verkehr dürfen auf den er-

wähten Straßen nach Verhältniß der Streckenlängen nicht höher sein, als für den auf das eigene Staatsgebiet beschränkten Verkehr.

Für Eisenbahnen gelten nicht diese, sondern die in den Artikeln 16 und 17 enthaltenen Bestimmungen.

**B.**

Artikel 15.

Die Benutzung der Chausseen und sonstigen Straßen, Kanäle, Schleusen, Fähren, Brücken und Brückendöffnungen, der Häfen und Landungsplätze, der Bezeichnung und Beleuchtung des Fahrwassers, des Lootsenwesens, der Krähne und Waageanstalten, der Niederlagen, der Anstalten zur Rettung und Bergung von Schiffsgütern und dergleichen mehr, in soweit die Anlagen oder Anstalten für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind, soll, gleichviel ob dieselben vom Staate oder von Privatberechtigten verwaltet werden, den Angehörigen des anderen Staates unter gleichen Bedingungen und gegen gleiche Gebühren, wie den Angehörigen des eigenen Staates, gestattet werden.

Gebühren dürfen, vorbehaltlich der beim Seebeleuchtungs- und See-lootsenwesen zulässigen abweichenden Bestimmungen, nur bei wirklicher Benutzung solcher Anlagen oder Anstalten erhoben werden.

Dieselben dürfen die Unterhaltungskosten sammt den landesüblichen Zinsen des Anlage-Kapitals nicht übersteigen.

Weggelder für beladenes Fuhrwerk sollen auf Straßen, welche unmittelbar oder mittelbar zur Verbindung der contrahirenden Staaten unter sich oder mit dem Auslande dienen, da, wo dieselben den Satz von einem Silbergröschen für ein Zugthier und eine geographische Meile erreichen oder übersteigen, höchstens zu den jetzt geltenden Beträgen und da, wo sie jenen Satz nicht erreichen, höchstens zu diesem letzteren erhoben werden. Weggelder für einen die Landesgrenze überschreitenden Verkehr dürfen auf den erwähnten Straßen nach Verhältniß der Streckenlängen nicht höher sein, als für den auf das eigene Staatsgebiet beschränkten Verkehr.

Für Eisenbahnen gelten nicht diese, sondern die in den Artikeln 16 und 17 enthaltenen Bestimmungen.

**XXIV.**

**A.**

Artikel 16.

Auf Eisenbahnen eines Vertragsstaates sollen in Beziehung auf Zeit, Art und Preise der Beförderungen die Angehörigen eines andern Vertragsstaates und deren Güter nicht ungünstiger als die eigenen Angehörigen und deren Güter behandelt werden.

Für Durchfuhren nach oder aus einem andern Vertragsstaate soll kein Staat höhere als diejenigen Eisenbahnfrachtsätze erheben lassen, welche auf derselben Eisenbahn die in dem eigenen Gebiete auf- oder abgeladenen Güter verhältnißmäßig unterliegen.

**B.**

Artikel 16.

Auf Eisenbahnen sollen in Beziehung auf Zeit, Art und Preise der Beförderungen die Angehörigen des anderen Theiles und deren Güter nicht ungünstiger als der eigenen Angehörigen und deren Güter behandelt werden.

Für Durchfuhren nach oder aus dem Gebiete des anderen Staates soll kein Staat höhere als diejenigen Eisenbahnfrachtsätze erheben lassen, welchen auf derselben Eisenbahn die in dem eigenen Gebiete auf- oder abgeladenen Güter verhältnißmäßig unterliegen.

XXV.

A.

Artikel 17.

Sämmtliche Vertragsstaaten werden dahin wirken, daß die Waarenbeförderung auf den Eisenbahnen in ihren Gebieten durch Herstellung unmittelbarer Schienenverbindungen zwischen den an einem Orte zusammenstehenden Bahnen und durch Ueberführung der Transportmittel von einer Bahn auf die andere möglichst erleichtert werde.

Sie werden ferner, wo an ihren Grenzen unmittelbare Schienenverbindungen vorhanden sind und ein Uebergang der Transportmittel stattfindet, Waaren, welche in vorschriftsmäßig verschließbaren Wagen eingehen und in denselben Wagen nach einem Orte im Innern befördert werden, an welchem sich ein zur Abfertigung befugtes Zoll- oder Steueramt befindet, von der Deklaration, Abladung und Revision an der Grenze, sowie vom Kollo-Verschluß frei lassen, in sofern jene Waaren durch Uebergabe der Ladungsverzeichnisse und Frachtbriefe zum Eingange angemeldet sind.

Waaren, welche in vorschriftsmäßig verschließbaren Eisenbahnwagen durch das Gebiet eines Vertragsstaates ohne Umladung durchgeführt werden, sollen von der Deklaration, Abladung und Revision, sowie vom Kollo-Verschluß sowohl im Innern als an den Grenzen frei bleiben, in sofern dieselben durch Uebergabe der Ladungsverzeichnisse und Frachtbriefe zum Durchgange angemeldet sind, und wenn die beteiligten anderen Staaten oder die beteiligten Eisenbahnverwaltungen die zur Ermittlung und Erhebung der gebührenden Durchgangsabgaben erforderlichen Einrichtungen treffen.

Die Verwirklichung der vorstehenden Bestimmungen ist jedoch dadurch bedingt, daß die beteiligten Eisenbahnverwaltungen für das rechtzeitige Eintreffen der Wagen mit unverletztem Verschlusse am Abfertigungsamte im Innern oder am Ausgangsamte verpflichtet seien.

B.

Artikel 17.

Die contrahirenden Theile werden dahin wirken, daß die Waarenbeförderung auf den Eisenbahnen in ihren Gebieten durch Herstellung unmittelbarer Schienenverbindungen zwischen den an einem Orte zusammenstehenden Bahnen und durch Ueberführung der Transportmittel von einer Bahn auf die andere möglichst erleichtert werde.

Sie werden ferner, wo an ihren Grenzen unmittelbare Schienenverbindungen vorhanden sind und ein Uebergang der Transportmittel stattfindet, Waaren, welche in vorschriftsmäßig verschließbaren Wagen eingehen und in denselben Wagen nach einem Orte im Innern befördert werden, an welchem sich ein zur Abfertigung befugtes Zoll- oder Steueramt befindet, von der Deklaration, Abladung und Revision an der Grenze, sowie vom Kollo-Verschluß frei lassen, in sofern jene Waaren durch Uebergabe der Ladungsverzeichnisse und Frachtbriefe zum Eingange angemeldet sind.

Waaren, welche in vorschriftsmäßig verschließbaren Eisenbahnwagen durch das Gebiet eines der contrahirenden Theile aus oder nach dem Gebiete des anderen ohne Umladung durchgeführt werden, sollen von der Deklaration, Abladung und Revision, sowie vom Kollo-Verschluß sowohl im Innern als an den Grenzen frei bleiben, in sofern dieselben durch Uebergabe der Ladungs-Verzeichnisse und Frachtbriefe zum Durchgange angemeldet sind, und wenn die betheiligten anderen Staaten \*) oder die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen die zur Ermittlung und Erhebung der gebührenden Durchgangs-Abgaben erforderlichen Einrichtungen treffen.

Die Verwirklichung der vorstehenden Bestimmungen ist jedoch dadurch bedingt, daß die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen für das rechtzeitige Eintreffen der Wagen mit unverletztem Verschluß am Abfertigungsamte im Innern oder am Ausgangsamte verpflichtet seien.

\*) Aenderung Brucks: der andere contrahirende Staat.

**F.**

Artikel 17 glaubt man die schon angemerkte Correctur — „der andere contrahirende Staat“ — deshalb angemessen, weil man diese Erleichterung zwischen Oesterreich und Preußen nicht von der Bestimmung fremder Staaten abhängig machen will.

Auf die Bemerkung wegen der vorgekommenen Klagen über schlechte Behandlung der Güter und große Verzögerungen bei der Abfertigung am Wiener Haupt-Zoll-Amt wird erwidert, die Ursache liege darin, daß die ausländischen Spediture die Gestattung, die Waaren mittelst der geschlossenen Eisenbahnwagen ohne oder mit mangelhaften Erklärungen nach Wien zu senden, dergestalt mißbrauchen, daß das Haupt-Zoll-Amt Wien förmlich die Funktionen eines Eintrittsamtes übernehmen und tarifmäßige Erklärungen einfordern muß, deren Ermittlung von Seiten der hiesigen Mittelspediteure ein Auspacken der Waare und viele Zeit erheischt, auch die Kräfte des Amtes in einem Maße in Anspruch nimmt, daß sein Personalstand von nahe 100 Individuen nicht mehr ausreicht. Eine Vermehrung dieses Personals ist im Zuge, und das allmähige Bekanntwerden der ausländischen Spediture mit der Nomenclatur unseres neuen Tarifs dürfte das Meiste thun.

XXVI.

**A.**

Separat-Artikel 7.

(Zu Artikel 17.)

1. Die im Artikel 17 enthaltenen Bestimmungen erstrecken sich auch auf den Fall, wo eine Umladung durch Verschiedenheit der Bahngelände nöthig wird.

Obgleich dieselben auf sonstige Umladungen von Eisenbahn-Transporten nicht ausgedehnt werden konnten, so wird doch allgemein anerkannt, daß, wo durch sehr große Entfernung der Auf- und Abladungsorte eine Umladung nöthig wird, den betheiligten Staaten die Ausdehnung jener Begünstigungen auf Fälle, wo eine gehörig beaufsichtigte Umladung stattfindet, dringend zu empfehlen sei.

2. Postsendungen, welche auf Eisenbahnen durch das Gebiet eines Vertragsstaates aus- oder nach dem Gebiete eines andern durchgeführt werden, sollen, wenn ihre Beförderung in gehörig ver-

schließbaren Verhältnissen erfolgt, und die Zahl, Inhalt und Rohgewicht der Poststücke aus den der Zollbehörde zugänglichen Postpapieren ersichtlich sind, von der Deklaration und Revision sowohl im Innern als an der Grenze, sowie von dem zollamtlichen Verschluß der einzelnen Poststücke auch in dem Falle frei bleiben, wenn sie zum Zweck des Uebergangs von einer Eisenbahn auf eine andere umgeladen werden.

**B.**

Separat-Artikel 9.

(Zu Artikel 17.)

1. Die im Artikel 17 enthaltenen Bestimmungen erstrecken sich auch auf den Fall, wo eine Umladung durch Verschiedenheit der Bahngeleise nöthig wird.

Obgleich dieselben auf sonstige Umladungen von Eisenbahn-Transporten nicht ausgedehnt werden konnten, so wird doch anerkannt, daß, wo durch sehr große Entfernung der Auf- und Abladungs-orte eine Umladung nöthig wird, die Ausdehnung jener Begünstigungen auf Fälle, wo eine gehörig beaufsichtigte Umladung stattfindet, nicht auszuschließen sei.

2. Postsendungen, welche auf Eisenbahnen durch das Gebiet eines der contrahirenden Theile aus- oder nach dem Gebiet des andern durchgeführt werden, sollen, wenn ihre Beförderung in gehörig verschließbaren Verhältnissen erfolgt, und die Zahl, Inhalt und \*) Rohgewicht der Poststücke aus den der Zollbehörde zugänglichen Postpapieren ersichtlich sind, von der Deklaration und Revision sowohl im Innern als an der Grenze, sowie von dem zollamtlichen Verschluß der einzelnen Poststücke auch in dem Falle frei bleiben, wenn sie zum Zwecke des Ueberganges von einer Eisenbahn auf eine andere umgeladen werden.

\*) und das.

XXVII.

**A.**

Artikel 18.

Die Vertragsstaaten wollen auch ferner gemeinschaftlich dahin wirken, daß durch Annahme gleichförmiger Grundsätze die Gewerbthamkeit befördert und der Befugniß der Unterthanen des einen Staates, in dem andern Arbeit und Erwerb zu suchen, möglichst freier Spielraum gegeben werde.

Von den Unterthanen des einen der Vertragsstaaten, welche in dem Gebiete eines anderen derselben Handel und Gewerbe treiben, oder Arbeit suchen, soll von dem Zeitpunkte ab, wo der gegenwärtige Vertrag in Kraft treten wird, keine Abgabe entrichtet werden, welcher nicht gleichmäßig die in demselben Gewerbsverhältnisse stehenden eigenen Unterthanen unterworfen sind.

Desgleichen sollen Fabrikanten und Gewerbetreibende, welche bloß für das von ihnen betriebene Geschäft Einkäufe machen, oder Reisende, welche nicht Waaren selbst, sondern nur Muster derselben bei sich führen, um Bestellungen zu suchen, wenn sie die Berechtigung zu diesem Gewerbebetriebe in dem Vertragsstaate, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, durch Entrichtung der gesetzlichen Abgaben erworben haben, oder im Dienste

solcher inländischer Gewerbtreibenden oder Kaufleute stehen, in den anderen Staaten keine weitere Abgabe hierfür zu entrichten verpflichtet sein.

Auch sollen beim Besuche der Märkte und Messen zur Ausübung des Handels und zum Abfaze eigener Erzeugnisse oder Fabrikate in jedem Vertragsstaate die Unterthanen der übrigen Vertragsstaaten ebenso wie die eigenen Unterthanen behandelt werden.

Für den Betrieb der Frachtfahrt, der See- und Flußschiffahrt zwischen Plätzen verschiedener Staaten soll eine Gewerbesteuer nur von dem Staate erhoben werden, welchem der Frachtfahrer, der Rheder oder der Schiffer angehört.

## B.

### Artikel 18.

Die contrahirenden Theile wollen gemeinschaftlich dahin wirken, daß durch Annahme gleichförmiger Grundsätze die Gewerbsamkeit befördert und der Besugniß der Unterthanen des einen Staates, in dem andern Arbeit und Erwerb zu suchen, möglichst freier Spielraum gegeben werde.

Von den Unterthanen des einen der contrahirenden Theile, welche in dem Gebiete des andern Handel und Gewerbe treiben, oder Arbeit suchen, soll von dem Zeitpunkte ab, wo der gegenwärtige Vertrag in Kraft treten wird, keine Abgabe entrichtet werden, welcher nicht gleichmäßig die in demselben Gewerbsverhältnisse stehenden eigenen Unterthanen unterworfen sind.

Desgleichen sollen Fabrikanten und Gewerbtreibende, welche bloß für das von ihnen betriebene Geschäft Anläufe machen, oder Reisende, welche nicht Waaren selbst, sondern nur Muster derselben bei sich führen, um Bestellungen zu suchen, wenn sie die Berechtigung zu diesem Gewerbebetriebe in dem Staate, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, durch Entrichtung der gesetzlichen Abgaben erworben haben, oder im Dienste solcher inländischer Gewerbtreibenden oder Kaufleute stehen, in dem anderen Staate keine weitere Abgabe hierfür zu entrichten verpflichtet sein.

Auch sollen beim Besuche der Märkte und Messen zur Ausübung des Handels und zum Abfaze eigener Erzeugnisse oder Fabrikate in jedem der beiden Staaten die Unterthanen des anderen ebenso wie die eigenen Unterthanen behandelt werden.

Die Unterthanen des einen der contrahirenden Theile, welche das Frachtfuhrergewerbe, die See- und Flußschiffahrt zwischen Plätzen verschiedener Staaten betreiben, sollen für diesen Gewerbebetrieb in dem Gebiete des anderen Theiles einer Gewerbebesteuer nicht unterworfen werden.

## A.

### Artikel 19.

Sämmtliche Vertragsstaaten werden ihre Münzen genau zu dem gesetzlichen Gehalte ausprägen lassen. Für den Feingehalt soll die Probe auf nassem Wege entscheidend sein.

Kein Vertragsstaat wird von ihm geprägte Münzen außer Verkehr setzen oder den von ihm denselben beigelegten Werth verringern, ohne einen Zeitraum von mindestens vier Wochen zur Einlösung derselben zum bisherigen gesetzlichen Werthe festgesetzt und denselben wenigstens drei Monate vor dessen Ablaufe öffentlich bekannt gemacht und zur Kenntniß der Regierungen der übrigen Vertragsstaaten gebracht zu haben. Nur beim

Uebergange zum Vierzehn-Thaler oder Vier und zwanzig und ein halb Guldenfuß oder zum metrischen Münzsysteme bleibt es dem betreffenden Staate vorbehalten, das Werthverhältniß zu bestimmen, nach welchem er seine bisherigen Münzen einlösen, oder in seinem Gebiete in Umlauf lassen will.

Jeder Vertragsstaat wird eine oder mehrere seiner Cassen anweisen, seine Silberscheidemünzen, wenn sie ihm in Summen von wenigstens einhundert Thalern, beziehungsweise einhundert fünfzig Gulden angeboten werden, gegen grobe, in seinem Lande coursfähige Silbermünzen einzuzuwechseln.

Die Vertragsstaaten werden Verbrechen und Vergehen in Beziehung auf Münze oder Papiergeld anderer Vertragsstaaten mit gleichen Strafen, wie Verbrechen und Vergehen in Beziehung auf die eigenen Münzen oder das eigene Papiergeld belegen. Das unter ihnen abgeschlossene Münzcartel ist in der Beilage III enthalten.

## B.

### Artikel 19.

Die contrahirenden Staaten werden, sobald die Umstände es gestatten, über eine allgemeine Münz-Convention in Unterhandlung treten.

Schon jetzt haben sie sich dahin verständigt, daß keiner von ihnen die von ihm geprägten Münzen außer Verkehr setzen oder den von ihm denselben beigelegten Werth verringern wird, ohne einen Zeitraum von mindestens vier Wochen zur Einlösung derselben zum bisherigen gesetzlichen Werthe festgesetzt und denselben wenigstens drei Monate vor dessen Ablaufe öffentlich bekannt gemacht und zur Kenntniß des andern Theiles gebracht zu haben. Nur beim Uebergange zum Vierzehn-Thaler oder Vier und zwanzig und ein halb Guldenfuß oder zum metrischen Münzsysteme bleibt es dem betreffenden Staate vorbehalten, das Werthverhältniß zu bestimmen, nach welchem er seine bisherigen Münzen einlösen, oder in seinem Gebiete im Umlauf lassen will.

Die contrahirenden Theile werden ferner Verbrechen und Vergehen in Beziehung auf Münze oder Papiergeld des andern Theiles mit gleichen Strafen, wie Verbrechen und Vergehen in Beziehung auf die eigenen Münzen oder das eigene Papiergeld belegen. Das unter ihnen abgeschlossene Münzcartel ist in der Beilage IV enthalten.

## XXIX.

### A.

#### Separat-Artikel 8.

(Zu Artikel 19.)

Zu Absatz 2. Diese Vereinbarung findet auch auf Papiergeld Anwendung, welches in einem Vertragsstaate gesetzlich zum Umlauf zugelassen ist.

Zu Absatz 3. Diese Bestimmung kommt in Oesterreich erst mit dem Eintritte der beabsichtigten Münzregulirung zur Anwendung.

### B.

#### Separat-Artikel 10.

(Zu Artikel 19.)

Zu Absatz 2. Diese Vereinbarung findet auch auf Papiergeld

Anwendung, welches in einem der contrahirenden Staaten gesetzlich zum Umlauf zugelassen ist.

XXX.

**A.**

Artikel 20.

Jeder Vertragsstaat wird seine Konsuln im Auslande verpflichten, den Angehörigen eines andern Vertragsstaates, welcher an dem betreffenden Orte durch einen Konsul nicht vertreten ist, Schutz und Beistand in derselben Art und gegen nicht höhere Gebühren, wie den eigenen Angehörigen zu gewähren.

**B.**

Artikel 20.

Jeder der contrahirenden Theile wird seine Konsuln im Auslande verpflichten, den Angehörigen des andern Theiles, sofern letzterer an dem betreffenden Orte durch einen Konsul nicht vertreten ist, Schutz und Beistand in derselben Art und gegen nicht höhere Gebühren, wie den eigenen Angehörigen zu gewähren.

XXXI.

**A.**

Separat-Artikel 9.

(Zu Artikel 20.)

Der Vertragsstaat, dessen Angehörigen der Konsul eines andern Vertragsstaates nach Maßgabe des Artikels 20 Schutz und Beistand gewährt hat, ist verpflichtet, die dadurch erwachsenen Auslagen und Kosten nach denselben Grundsätzen zu erstatten, wie dies von dem Staate, welcher den Konsul bestellt hat, rücksichtlich seiner eigenen Angehörigen geschehen würde.

Unter Konsuln sind alle mit Konsulargeschäften Beauftragte verstanden.

**B.**

Separat-Artikel 11.

(Zu Artikel 20.)

Jeder der contrahirenden Theile, dessen Angehörigen der Konsul des andern Theiles nach Maßgabe des Artikels 20 Schutz und Beistand gewährt hat, ist verpflichtet, die dadurch erwachsenen Auslagen und Kosten nach denselben Grundsätzen zu erstatten, wie dies von dem Staate, welcher den Konsul bestellt hat, rücksichtlich seiner eigenen Angehörigen geschehen würde.

Unter Konsuln sind alle mit Konsulargeschäften Beauftragte verstanden.

XXXII.

**A.**

Artikel 21.

Die contrahirenden Staaten der beiden Zollgebiete gestehen sich gegenseitig das Recht zu, an die Zollbehörden und Zollstellen der Staaten des andern Zollgebietes Beamte zu dem Zwecke zu senden, um von der Geschäftsbehandlung derselben in Beziehung auf das Zollwesen und die Grenzbewachung Kenntniß zu erlangen, wozu diesen Beamten alle Gelegenheit bereitwillig zu gewähren ist.

Auch ist es den Staaten beider Zollgebiete gestattet, durch abzufsendende Beamte von der Rechnungsführung und Statistik des andern Zollgebietes

bei der betreffenden Centralbehörde zu Wien, beziehungsweise dem Centralbureau des Zollvereins zu Berlin Einsicht zu nehmen. Die von diesen Beamten gewünschten Aufklärungen sind bereitwilligst zu ertheilen.

Ueber die Ausübung der vorstehenden gegenseitigen Befugnisse wird nähere Verständigung stattfinden.

**B.**

Artikel 21.

Die contrahirenden Theile gestehen sich gegenseitig das Recht zu, an ihre Zollstellen Beamte zu dem Zwecke zu senden, um von der Geschäftsbehandlung derselben in Beziehung auf das Zollwesen und die Grenzbewachung Kenntniß zu erlangen, wozu diesen Beamten alle Gelegenheit bereitwillig zu gewähren ist\*).

Ueber die Ausführung dieser Vereinbarung wird nähere Verständigung stattfinden.

\*) Zusatz Bruck: Ueber die Rechnungsführung und Statistik in beiden Zollgebieten wollen die contrahirenden Staaten sich gegenseitig alle gewünschten Aufklärungen ertheilen.

**XXXIII.**

**A.**

Artikel 22.

Die Artikel 10 bis 21 gelten auch für die Zollausgänge.

**B.**

Artikel 22.

In denjenigen einzelnen Landestheilen der contrahirenden Staaten, welche von deren Zollgebieten ausgeschlossen sind, finden\*) die Verabredungen in den Artikeln 1 bis 9 des gegenwärtigen Vertrages keine Anwendung.

\*) Zusatz Bruck: so lange deren Ausschluß dauert.

**C.**

Artikel XXII.

Jede Regierung wird ihre Konsuln im Auslande verpflichten, den Angehörigen des andern Theils, sofern letzterer an dem betreffenden Orte von einem Consul nicht vertreten ist, Schutz und Beistand in derselben Art und gegen nicht höhere Gebühren wie den eigenen Angehörigen zu gewähren.

Ueber eine gemeinsame Konsularvertretung im Auslande und über die Befugnisse und Verpflichtungen der Konsuln soll nachträglich die Vereinbarung erfolgen.

**XXXIV.**

**A.**

Separat-Artikel 10.

(Zu Artikel 22.)

Die Separat-Artikel 4 bis 9 gelten auch für die Zollausgänge.

**B.**

Separat-Artikel 12.

(Zu Artikel 22.)

In den Zollausgängen finden die Verabredungen in den vorstehenden Separat-Artikeln 1 bis 5 keine Anwendung.

**C.**

Separat-Artikel VII.

(Zu Artikel XXII.)

Jede Regierung, deren Angehörige u. s. w. wie Separat-Artikel XI des Preussischen Entwurfs.

XXXV.

**A.**

Artikel 23.

Im Jahre 1856 werden Commissarien der contrahirenden Staaten an dem Sitze des deutschen Bundestages zusammentreten, um die Maßregeln zur Ausführung des gleichzeitig mit diesem Vertrage abgeschlossenen Zollvereinigungsvertrages, insbesondere die in den Artikeln 1 bis 12 desselben angeführten Gesetze und Vorschriften zu vereinbaren, vorbehaltlich der Ratifikation aller einzelnen Staaten nach Maßgabe der darüber in den beiden Zollgebieten bestehenden Vertragsbestimmungen.

Bei dieser Versammlung von Bevollmächtigten können auch Abänderungen der Tarife und Einrichtungen beider Zollgebiete, welche nach Artikel 4 des gegenwärtigen Vertrages des gemeinsamen Einverständnisses bedürfen, sowie solcher Anträge einzelner Regierungen zur Verhandlung gebracht werden, die in der Absicht gestellt werden könnten, schon vor dem Eintritte der gänzlichen Zollvereinigung eine größere Gleichförmigkeit und engere Verbindung beider Zollgebiete herbeizuführen.

**B.**

Artikel 23.

Die Wirksamkeit des gegenwärtigen Vertrages beginnt am 1. Januar 1854 und dauert bis zum 31. December 1865.

Es werden jedoch im Jahre 1862 Commissarien der contrahirenden Theile zusammentreten, um über weitergehende, als bis am 1. Januar 1854 eintretenden Verkehrs-Erleichterungen, über möglichste Annäherung oder Gleichstellung der beiderseitigen Zolltarife und, Falls die einer Zollvereinigung zwischen Preußen, Oesterreich und den übrigen Deutschen Bundesstaaten noch entgegenstehenden Hindernisse alsdann geschwunden sein werden, über diese Zollvereinigung zu unterhandeln.

Zusätze Bruck's:

Artikel 23.

Noch im Laufe des Jahres 1853 sollen Bevollmächtigte der contrahirenden Staaten zusammentreten, um die in Gemäßheit der vorstehenden Artikel stattfindenden Vereinbarungen und die erforderlichen Vollzugsvorschriften zu verabreden und festzustellen.

Artikel 24

wie Artikel 24 des österreichischen Entwurfs.

Artikel 25 statt 23.

Vorbehalten.

**C.**

Artikel XXIII.

Die Regierungen gestehen sich gegenseitig das Recht zu, an ihre Zollstellen Beamte zu dem Zwecke zu senden, um von der Geschäftsbehandlung

an denselben in Beziehung auf das Zollwesen und die Grenzbewachung Kenntniß zu erlangen, wozu diesen Beamten alle Gelegenheit bereitwillig zu gewähren ist.

Auch wollen sie gestatten, von der Rechnungsführung und Statistik bei den betreffenden Central-Behörden gegenseitig Einsicht nehmen zu lassen.

Ueber die Ausführung dieser Vereinbarung wird nähere Verständigung stattfinden.

**E.**

Artikel 23 am Schlusse: „Gleichfalls soll es die Aufgabe dieser Bevollmächtigten sein, die Ungleichartigkeiten und Unzukömmlichkeiten, welche aus den vereinbarten Zollerleichterungen im Zwischenverkehr gegenüber den beiderseitigen Zollsäzen für die Einfuhr aus dem Auslande sich herausstellen könnten, auszugleichen und zu berichtigen.“

**XXXVI.**

**A.**

Artikel 24.

Die in den Beilagen dieses Vertrages enthaltenen Bestimmungen sind als integrierende Theile desselben anzusehen.

**B.**

Artikel 24.

Der Beitritt zu diesem Vertrage bleibt denjenigen \*) Staaten vorbehalten, welche am 1. Januar 1854 oder später zum Zollvereine mit Preußen gehören werden.

Nicht minder steht der Beitritt zu diesem Vertrage den jezt oder in Zukunft mit Oesterreich zollverbündeten italienischen Staaten\*\*) frei.

Zusatz Bruck: \*) deutschen, \*\*) und dem deutschen Fürstenthum Lichtenstein.

**C.**

Artikel XXIV.

Die Artikel XII bis XXIII gelten auch für die Zollauschüsse.

Separat-Artikel VIII.

(Zu Artikel XXIV.)

Die Separat-Artikel III bis VII gelten auch für die Zollauschüsse.

**XXXVII.**

**A.**

Artikel 25.

Die Dauer des gegenwärtigen Vertrages wird bis letzten December 1858 festgesetzt, weil bis dahin der gleichzeitig abgeschlossene Zollvereinigungs-Vertrag ins Leben treten soll.

**C.**

Artikel XXV.

Die in den Beilagen dieses Vertrages enthaltenen Bestimmungen sind als integrierende Theile desselben anzusehen.

**D.**

Artikel 25.

Die Dauer dieses Vertrages wird auf 12 Jahre, also vom 1. Januar 1854 bis zum 31. December 1865 festgestellt.

Es werden jedoch alljährlich Kommissarien zusammentreten, um stets

weiter gehende Verkehrs-Erleichterungen zu verabreden, und die stufenweise Annäherung und endliche Gleichstellung der beiderseitigen Zolltarife und Zollordnungen herbeizuführen. Beim Zusammentreten dieser Kommissarien im Jahre 1859 soll über die Zolleinigung zwischen Oesterreich und Preußen und den bis dahin mit ihnen zollvereinten Staaten unterhandelt, und im Falle alsdann die gänzliche Einigung noch nicht zu Stande gebracht werden könnte, das weitere Einverständnis zur Erreichung dieses Zieles verabredet und festgestellt werden.

**F.**

Artikel 25 wegen der verlängerten Dauer abhängig von der befruchtenden Erledigung der Tarifffrage.

**XXXVIII.**

**A.**

Artikel 26.

Die Ratifikationen gegenwärtigen Vertrages sollen längstens binnen vier Wochen, vom Tage des Abschlusses an gerechnet, am Orte des Abschlusses ausgewechselt werden.

**B.**

Artikel 25.

Gegenwärtiger Vertrag soll ratifizirt und es sollen die Ratifikationsurkunden binnen \*) drei Wochen in \*\*) ausgewechselt werden.

Zusatz Bruck: \*) vier \*\*) Berlin.

**C.**

Artikel XXVI.

Gleich nach Abschluß dieses Vertrages werden Bevollmächtigte zusammentreten, um die in den vorstehenden Artikeln vorbehaltenen Vereinbarungen und die erforderlichen Vollzugs-Vorschriften zu verabreden und festzustellen.

**F.**

Artikel 26 kann der Zusatz „und dem deutschen Fürstenthume Lichtenstein“ weglassen, wie dies aus dem Artikel 13 des beiliegenden Vertrages hervorgeht.

**XXXIX.**

**C.**

Artikel XXVII.

Damit der Verkehr zwischen den beiden Zollgebieten auch durch die thunlichste Gleichartigkeit der Handels- und Schiffahrts-Gesetze und sonstiger darauf Bezug nehmender Einrichtungen erleichtert und befördert werde, sollen Commissarien zusammentreten, um

- a) über Maße, Gewichte, Münzen, den Feingehalt goldener und silberner Geräthschaften,
- b) über ausschließende beide Zollgebiete umfassende Benutzungsrechte auf Erfindungen, Entdeckungen, Verbesserungen, Muster und Fabrikzeichen,
- c) über die gegenseitige Zulassung von Versicherungs- und anderen Handels- und Verkehrs-Gesellschaften und Anstalten, und
- d) über ein Handels- und Seerecht gleich dem bereits für beide Gebiete geltenden Wechselrechte,

die entsprechenden Anordnungen und Gesetze zu vereinbaren.

Artikel XXVIII.

Gleicherweise werden Kommissarien die Grundsätze und Formen zu berathen und festzustellen haben, nach welcher die Verhandlungen und der Abschluß von Handels-, Schifffahrts-, Zoll- und aller auf den öffentlichen Verkehrs-Anstalten Bezug nehmenden Verträgen gemeinsam für beide Zollgebiete mit den auswärtigen Staaten künftighin gepflogen werden sollen.

Artikel XXIX.

(Dauer.)

Artikel XXX

wie Artikel XXV des Preussischen Entwurfs.

Punkte,

welche in das Schluß-Protokoll aufzunehmen sein werden,  
vorbehaltenlich der Ergänzung.

I. **D.**

1. Zu Artikel 3 des offenen Vertrages.

Man ist darüber einverstanden, daß die im letzten Alinea des Artikels 3 vorgesehene weiteren Verhandlungen vorzugsweise darauf zu richten sein werden, die gegenseitige Einfuhr von Fabrikaten, insbesondere von den in der Anlage I zum Vertrage nicht genannten Geweben, durch Vereinbarung mäßiger, die Einfuhr in jedes der beiden Länder womöglich mit einem gleichen Satze treffender Zölle zu erleichtern. Von beiden Seiten sagt man sich im Voraus die volle Bereitwilligkeit zu, einander in dieser Richtung soweit als irgend thunlich entgegenzukommen.

**E.**

1. Zu Artikel 3 wird lauten: Man ist darüber einverstanden, im künftigen Jahre 1854 durch Kommissarien die Zollermäßigungen feststellen zu lassen, welche für Web- und Wirkwaaren und andere noch nicht berührte Gegenstände gegenseitig einzuführen beabsichtigt werden. Von beiden Seiten sagt man sich im Voraus die volle Bereitwilligkeit zu, einander in dieser Richtung, soweit als irgend thunlich entgegenzukommen, weshalb Preußen bis zu dieser Verständigung keine Aenderungen in seinen Tariffätzen gegen das Ausland vornehmen wird.

II. **D.**

2. Zu Artikel 4 des offenen Vertrages.

Im ersten Alinea des Artikels 4 des offenen Vertrages ist der Grundsatz ausgesprochen, daß jeder der contrahirenden Theile bei Feststellung seines allgemeinen Zolltarifs unbeschränkt bleibt und es ist im zweiten und dritten Alinea das Verhältniß bezeichnet, in welchem diese Autonomie, und zwar:

a) im Falle von Erhöhungen der allgemeinen Tariffätze,

b) im Falle von Ermäßigungen dieser Sätze, wohin auch die gänzliche Aufhebung derselben gehört,

zu den über die Begünstigung des Zwischenverkehrs getroffenen Verabredungen steht.

Der für den Fall von Erhöhungen der allgemeinen Tariffätze in dem zweiten Alinea niedergelegte Grundsatz bedarf keiner weiteren Erläuterung,

was dagegen die für den Fall von Ermäßigungen jener Sätze, einschließlich der Zollbefreiungen, im dritten Alinea vorbehaltene Erhöhung des Zwischenzollens, beziehungsweise Erhebung eines Zwischenzollens betrifft, so erschien es erforderlich, Folgendes im gemeinsamen Einverständniß zu bemerken und festzustellen.

Nach Inhalt des Artikels 3 des offenen Vertrages und der zu demselben gehörenden Anlage ist für die, aus dem einen in den andern Staat übergehenden Waaren der Anspruch auf die in jener Anlage vereinbarten Begünstigungen in der Regel nicht durch den Nachweis des Ursprungs in dem Staat bedingt, aus dessen Gebiet die Ausfuhr erfolgt, sondern nur davon abhängig, daß die Waaren sich im freien Verkehr des letzteren Staates befinden, und es ist deshalb nicht ausgeschlossen, daß Erzeugnisse dritter Länder, welche in dem einen der contrahirenden Staaten durch Verzollung in freien Verkehr gesetzt sind, gleich den eigenen Erzeugnissen dieses Staates, jener Begünstigungen bei der Einfuhr in den andern Staat theilhaftig werden. Aus diesem Grunde ist bei der Vereinbarung über den Inhalt der Anlage I davon auszugehen gewesen, die gegenseitigen Begünstigungen in ein solches Verhältniß zu den allgemeinen Tariffätzen der contrahirenden Theile zu bringen, daß es für den Handel keinen Vortheil gewähren kann, Erzeugnisse dritter Länder, welche für den Verbrauch eines der contrahirenden Staaten bestimmt sind, in dem andern Staate zu dem Zwecke zu verzollen, um sie alsdann von da zollfrei oder zu dem begünstigten Zwischenzolle in den Staat der Bestimmung einzuführen. Da nun dieses Verhältniß durch Aufhebung oder Ermäßigung der gegenwärtig geltenden Tariffätze, welche der eine Theil in der Folge für angemessen finden möchte, zum Nachtheil der finanziellen und volkswirtschaftlichen Interessen des andern Theiles verändert werden kann, so hat im dritten Alinea des Artikels 3 Vorsorge dafür getroffen werden müssen, daß jeder Theil befugt sei, sich vor einem solchen, aus der einseitigen Handlung des andern Theiles ihn bedrohenden Nachtheil, sei es durch Erhöhung des bestehenden, sei es durch Erhebung eines neuen Zwischenzolls, zu schützen.

Im Interesse der Erleichterung des gegenseitigen Verkehrs will man jedoch diese Befugniß nicht weiter ausgedehnt wissen, als dies zur Sicherung wesentlicher Interessen erforderlich ist und ist deshalb, was die Ausübung derselben betrifft, über Folgendes übereingekommen:

1. In Ansehung sowohl derjenigen Waaren, deren begünstigte Behandlung im Zwischenverkehr ausnahmsweise von dem Nachweis des Ursprungs in einem der contrahirenden Staaten abhängig gemacht ist, als auch derjenigen Waaren, welche nach A. Nr. 1. 2. 3. 4. 5. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 18. 19. 20 und 22 der Anlage I im Zwischenverkehr zollfrei sind, wird keiner der contrahirenden Theile eine Veränderung in der jetzt vereinbarten Behandlung der im Zwischenverkehr übergehenden Waaren eintreten lassen, auch wenn der andere Theil seine allgemeinen Zollsätze für diese Waaren aufheben oder ermäßigen sollte.
2. Wenn von dem einen Theile für eine unter Nr. 1 nicht begriffene, im Zwischenverkehr begünstigte Waare

- a) der allgemeine Tariffatz aufgehoben wird, so kann der andere Theil von dieser Waare den in seinem jeweiligen (zur Zeit der Veränderung bestehenden) allgemeinen Zolltarife festgesetzten Zollsatz, jedoch nicht über dessen jetzt bestehenden Betrag hinaus, als Zwischenzoll erheben;
- b) der allgemeine Tariffatz ermäßigt wird, so kann der andere Theil von dieser Waare die Differenz zwischen den in seinen jeweiligen oder in seinem gegenwärtigen Zolltarif festgesetzten Zollsatz — je nachdem der erstere oder letztere niedriger ist — und dem jenseitigen ermäßigten Zollsatz als Zwischenzoll erheben.

Ist in Folge einer von dem anderen Theile demnächst auch seinerseits vorgenommenen Tarifiermäßigung eine solche Differenz nicht mehr vorhanden, beziehungsweise auf das Maaß des in der Anlage I festgesetzten Zwischenzolls zurückgeführt, so tritt die Behandlung der Waare nach Maaßgabe der in der gedachten Anlage getroffenen Vereinbarung wieder ein.

#### E.

2. Zu Artikel 4 am Schlusse: „Oesterreich ist jedoch befugt, die durch die vereinbarten Zollbestimmungen und Zollermäßigungen bedingten Aenderungen seiner Tariffätze im Laufe des Jahres 1853 ohne vorläufige Anzeige einzuführen.“

#### III.

#### D.

3. Zu Artikel 5 des offenen Vertrages.

Königlich Preussischer Seits wurde erklärt, daß man unter den gegenwärtig bestehenden Durchgangsabgaben nur die im Zollverein bestehenden derartigen Abgaben, ohne Hinzurechnung der zur Zeit noch im Steuervereine zur Hebung kommenden Durchgangsabgaben, verstanden habe, daß mithin der Betrag der ersteren auch für die unter Verührung des Steuervereins-Gebietes nach oder von Oesterreich transitirenden Waaren als der nicht zu überschreitende Betrag der Durchgangsabgabe anzusehen sei.

4. Zu Separat-Artikel 2.

Königlich Preussischer Seits wurde erläuternd bemerkt, daß in dem Zollvereins-Tarif für verschiedene ausländische Erzeugnisse, z. B. die in der zweiten Abtheilung des Tarifs unter Pos. 2a., Pos. 5e. 2 und 3, Pos. 5f. 1 genannten Artikel, von welchen im Interesse des inländischen Verbrauchs dieser Erzeugnisse eine Eingangsabgabe nicht erhoben wird, Ausgangszölle zu dem Zweck festgesetzt sind, um von der Durchfuhr der gedachten Erzeugnisse eine, nur in dieser Form sicherzustellende Abgabe zu erheben. Unter den hiernach mit einer, die Stelle des Durchgangszolles vertretenden Ausgangsabgabe belegten Gegenständen befänden sich einige, welche, wie z. B. Waid und Wau, auch innerhalb des Zollvereins, wenn gleich in geringer Menge, erzeugt würden, und es sei die Möglichkeit vorhanden, daß auch bei künftigen Revisionen des Zollvereins-Tarifs die Festsetzung einer, die Stelle des Durchgangszolles vertretenden Ausgangs-abgabe für Gegenstände beliebt werden möchte, welche zwar, wie die eben genannten, überwiegend ausländischen Ursprungs sind, jedoch zugleich auch in geringer Menge innerhalb des Zollvereins erzeugt werden. Man habe geglaubt, dieses, jedenfalls nur sehr selten vorkommende Verhältniß erwähnen und vorbehalten zu müssen, um einer, durch die Verbindung der

Bestimmung im Separat-Artikel 2 mit dem offenen Artikel 5 möglichen mißverständlichen Auffassung der ersteren vorzubengen.

5. Zu Separat-Artikel 4.

Kaiserlich Oesterreichischer Seite wurde zugesagt, die nach Waazgabe der Verabredung im Separat-Artikel 4 zu erlassenden Regulative und sonstigen gesetzlichen oder administrativen Vorschriften der Königlich Preussischen Regierung sofort nach dem Erlasse mitzutheilen.

6. Zu Artikel 6 des offenen Vertrages.

Man war darüber einverstanden, daß mit dem Beginn der Wirksamkeit des Vertrages vom heutigen Tage die protokollarischen Uebereinkünfte vom 21. Oktober 1847 wegen zollamtlicher Behandlung des Verkehrs mit Leinengarn und Leinwand an den gemeinschaftlichen Landesgrenzen und wegen Gewährung gegenseitiger Erleichterungen des Grenzverkehrs zwischen den contrahirenden Theilen außer Kraft treten.

E.

6. Zu Artikel 6 am Schlusse: — mit dem Vorbehalt, daß die in diesen Uebereinkünften festgestellte zollfreie Einfuhr roher Leinwand aus Oesterreich nach Preußen aufrecht bleiben soll, bis ein anderweitiges Einverständnis darüber erfolgt sein wird.

6<sup>1/2</sup> zu Artikel 12. Die bedungene Gleichstellung der Seeschiffe und deren Ladungen in den beiderseitigen Seehäfen erstreckt sich nicht:

- a) auf die Prämien, welche für neu erbaute Seeschiffe ertheilt werden oder ertheilt werden würden, in so weit solche nicht in Befreiung oder Erleichterung von Hafens- oder Zollgebühren bestehen,
- b) auf die Privilegien für gewisse englische und russische Nachtclubs, und
- c) auf die Privilegien, welche in Oesterreich vertragsmäßig den türkischen Unterthanen und den zum k. k. Seepostdienst verwendeten Schiffen des österreichischen Lloyd zustehen.

IV.

D.

7. Zu Artikel 17 des offenen Vertrages und Separat-Artikel 9 Nr. 2.

Man ist darüber einverstanden, daß durch die im dritten Alinea des Artikels 17 des offenen Vertrages und in Nr. 2 des Separat-Artikels 9 zu demselben unter den daselbst angegebenen Voraussetzungen vereinbarte Befreiung der auf Eisenbahnen transitirenden Güter und Postsendungen von der zollamtlichen Revision, die Ausführung einer solchen Revision in Fällen des Verdachts nicht ausgeschlossen sein soll.

E.

7. Zu Artikel 17 am Schlusse: „Von der Angabe des Inhaltes der Poststücke in dem der Zollbehörde zugänglichen Postpapieren soll für besondere Sendungen, z. B. in Absicht auf die Ueberlandspost, Umgang genommen werden dürfen.“

V.

D.

8. Zu Artikel 18 des offenen Vertrages.

In Beziehung auf die Ausführung der im zweiten, dritten und vierten Alinea des Artikels 18 getroffenen Vereinbarung hat man sich über Folgendes verständigt:

1. Der im zweiten Alinea des Artikels ausgesprochene Grundsatz der völlig gleichen Besteuerung der Unterthanen des anderen Staates, welche Gewerbe oder Handel treiben, mit den eigenen Unterthanen soll auch in Ansehung der Zunft- oder sonstigen Localstatuten, wo solche noch bestehen, zur Anwendung kommen. Seine Verwirklichung im einzelnen Falle setzt jedoch die Erfüllung derjenigen Vorbedingungen für die Berechtigung zum Gewerbebetriebe voraus, welche die Gesetze eines jeden der contrahirenden Theile vorschreiben.
2. Es wurde für zweckmäßig anerkannt, daß sowohl die Legitimationen, welche die im dritten Alinea des Artikels genannten Fabrikanten und Handlungsreisenden über ihre Berechtigung zum Ansuchen von Waarenbestellungen und zum Kauf von Waaren von der Behörde ihrer Heimath zum Zwecke ihrer abgabenfreien Zulassung im anderen Staate beizubringen haben, als auch die Legitimationen, welche ihnen von den Behörden des letzteren Staates zum Zwecke des abgabenfreien Betriebes ihres Gewerbes in diesem Staate auszustellen sind, nach gleichförmigen Formularen zu ertheilen seien, und man einigte sich deshalb über die unter Lit. A. B. und C. beigefügten Formulare, von welchen die beiden ersteren für Fabrikanten und Handlungsreisende von dem Staate ihrer Heimath, das letztere aber von demjenigen Staate angestellt wird, welcher dem Fabrikanten oder Handlungsreisenden den Gewerbsverkehr innerhalb seines Gebietes bewilligt.

A. B. C.

Man vereinigte sich in Ansehung der Ausstellung dieser Legitimationscheine noch ferner dahin, daß dieselben nicht bloß von den höheren Polizeibehörden, sondern von den Polizei-Ämtern — in Preußen den Landräthen und Magisträten größerer Städte, in Oesterreich . . . — zu ertheilen sein.

3. Was den Meß- und Marktverkehr anlangt, so sind, nach dem vierten Alinea des Artikels, die gegenseitigen Unterthanen sowohl hinsichtlich des Rechts zum Beziehen der Messen und Märkte, als auch hinsichtlich der von dem Meß- und Marktverkehr zu entrichtenden Abgaben den eigenen Unterthanen völlig gleichgestellt. Ueber die Form der Legitimationen, welche von den Unterthanen des anderen Staates, die dieser Begünstigung theilhaftig werden wollen, beizubringen ist, hat man sich nach Inhalt der Anlage D. verständigt. Zur Ausstellung dieser Legitimation sollen die oben unter 2 genannten Behörden ebenfalls befugt sein.

D.

### E.

8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> zu Artikel 19. Preußen verpflichtet sich, noch im Laufe des Jahres 1853 einen Kommissar nach Wien zu entsenden, um die besprochene Münz-Konvention mit Einschluß gemeinsamer Bestimmungen über den Feingehalt von goldenen und silbernen Geräthschaften, sowie Uebereinkünfte über ausschließende beide Staatsgebiete umfassende Benützungrechte auf Erfindungen, Entdeckungen und Verbesserungen, Muster und Fabrikzeichen (Marken) und über die gegenseitige Zulassung von Versicherungs- und anderen Handels- und Verkehrs-Gesellschaften zu vereinbaren.

VI.

D.

9. Zu Artikel 24 des offenen Vertrages.

Man ist übereingekommen, daß die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages auf diejenigen Staaten und Gebietstheile, welche dem Zoll- und Steuer-Systeme der contrahirenden Theile angeschlossen sind, so lange, als dieser Anschluß dauert, ohne Weiteres Anwendung finden sollen.

Formular A.

Dem N., welcher als (Wollfabrikant) in N. wohnhaft (ansässig) ist, wird hierdurch Behufs seiner Gewerbs-Legitimation bei den einschlägigen Behörden (des Oesterreichischen Kaiserstaates, Königreichs Preußen) bescheinigt, daß er für sein vorgedachtes Gewerbe, in hiesigem Lande, die gesetzlich bestehenden Steuern zu entrichten hat.

Das Zeugniß ist gültig auf           Monat.

Ort, Datum und Firma der Behörde.

Personalbeschreibung und Unterschrift des Reisenden.

Formular B.

Dem N., welcher als Handlungs-Commis in Diensten des zu N. etablirten Handelshauses (oder der Fabrik) des N. steht, wird hierdurch Behufs seiner Gewerbe-Legitimation bei den einschlägigen Behörden (des Oesterreichischen Kaiserstaates, Königreichs Preußen) bescheinigt, daß das obengedachte Handelshaus (die obengedachte Fabrikanstalt) für seinen (ihren) Gewerbebetrieb, im hiesigen Lande, die gesetzlich bestehenden Steuern zu entrichten hat.

Dies Zeugniß ist gültig auf           Monate.

Ort, Datum und Firma der Behörde.

Personalbeschreibung und Unterschrift des Reisenden.

Formular C.

Dem N., Fabrik-Inhaber zu N. (oder Handelsreisenden in Diensten des N. zu N.) wird hierdurch auf den Grund des beigebrachten von der (Königlich Preussischen Regierung zu Düsseldorf) unterm . . . . . ausgefertigten Gewerbe-Legitimations-Zeugnisses die Befugniß ertheilt, in den (kaiserlich Oesterreichischen) Landen, für das von ihm (seinem obengedachten Prinzipal) betriebene Geschäft, Waarenbestellungen aufzusuchen und Waarenankäufe zu machen. Derselbe darf jedoch von den Waaren, auf welche er Bestellung suchen will, nur Proben, aufgekaufte Waaren aber darf er gar nicht mit sich herumsühren, letztere muß er vielmehr frachtweise an ihren Bestimmungsort befördern lassen. Nicht minder ist ihm verboten, Kommissionen für andere als seine eigene (seines vorgedachten Prinzipals) Rechnung aufzusuchen.

Gegenwärtige Ermächtigung ist gültig auf die Dauer von           Monaten, also bis zum . . . . .

Ort, Datum und Firma der Behörde.

Personalbeschreibung und Unterschrift des Reisenden.

### Formular D.

Dem N. N., welcher mit seinen Fabrikaten (Produkten) die Messen und Jahrmärkte im (Oesterreichischen Kaiserstaat, Königreich Preußen) zu besuchen beabsichtigt, wird Behufs seiner Legitimation bei den zuständigen Behörden andurch bezeugt, daß er zu N. wohnhaft sei, und die seinem Gewerbe entsprechenden gesetzlichen Steuern und Abgaben zu entrichten habe.

Gegenwärtiges Zeugniß ist gültig für den Zeitraum von        Monaten.

Ort, Datum und Firma der Behörde.

Personalbeschreibung und Unterschrift des Gewerbetreibenden.

---

### F.

#### B. Zum Zollcartel.

Artikel 2. Der beantragte Zusatz kann wegbleiben, da im Artikel 25 dieselbe Verpflichtung enthalten ist.

Artikel 9. Um die erhobenen Schwierigkeiten wegen der letzten Worte zu beseitigen, schlägt Oesterreich vor, den Absatz b wie folgt zu textiren:

b) Waaren, welche in dem andern Staate eingangspflichtig sind, nach demselben dergestalt abzufertigen, daß

1. der Uebertritt über die Zolllinie desselben nur in der Richtung nach einem dortigen mit ausreichenden Befugnissen versehenen Eingangsamte, und
2. nach Sonnenaufgang wie vor Sonnenuntergang erfolgen kann, und
3. daß jeder vermeidliche Aufenthalt zwischen dem Ausgangsamte oder der Legitimationsstelle und der Grenze verhindert werde.

Artikel 12 wünscht man das zweite alinea des Zusatzes wegzulassen.

Artikel 26 kann wegen Bayern nicht wegbleiben, da in dem bayerischen Schiffahrts-Vertrage weiter gehende Zugeständnisse verabredet worden sind. Statt — „Vertragsstaaten“ — könnte es also heißen — „welche zwischen andern dem Vertrage beitretenden Staaten“ —.

## Anlage XLIV.

### Denkschrift,

#### die commerciellen Verhandlungen mit Oesterreich betreffend.

Das Ergebniß der mit dem Kaiserlich Oesterreichischen Bevollmächtigten seit der Mitte des Monats Dezember v. J. gepflogenen commerciellen Verhandlungen liegt in dem Entwurfe eines Handels- und Zollvertrages zwischen Preußen und Oesterreich nebst Separat-Artikeln und Schlußprotokoll, einer dazugehörigen, die gegenseitigen Eingangszoll-Befreiungen und Erleichterungen betreffenden Anlage, eines Verzeichnisses derjenigen Gegenstände, von welchen im Zwischenverkehr Ausgangs-Abgaben erhoben werden können, eines Arrangements über gegenseitige Zollerleichterungen für Web- und Wirkwaaren, eines Zollkartels, eines Münzkartels

in der unter den beiderseitigen Bevollmächtigten vereinbarten Fassung vor. Zur Erläuterung dieser Schriftstücke mögen die nachstehenden Bemerkungen dienen.

#### I. Allgemeine Vertrags-Bestimmungen.

Eine Vergleichung des jetzt vorliegenden, mit dem Preussischerseits proponirten und den Verhandlungen zu Grunde gelegten Vertrags-Entwurfs ergibt, daß die allgemeinen Gesichtspunkte, welche bei dem letzteren leitend waren, unverändert festgehalten sind und daß auch die Detailbestimmungen und die Fassung derselben wenige Modificationen von Erheblichkeit erfahren haben.

Die Artikel 8, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 18, 19 und 20 ferner die den Separat-Artikeln 4, 6, 8, 10 und 11 des Preussischen Entwurfs entsprechenden Separat-Artikel 3, 6, 7, 9 und 10 und die Nummern 5, 8 und 9 jetzt 7, 11 und 14 des Schlußprotokolls sind unverändert geblieben; die Veränderungen, welche die Artikel 1, 2, 6, 17, 21, 22, 24 (jetzt 26) und 25 (jetzt 27), sowie die den Separat-Artikeln 1, 5, 9 und 12 des Preussischen Entwurfs entsprechenden Separat-Artikel 1, 4, 8 und 11, endlich die Nummern 1 und 7 jetzt 3 und 10 des Schlußprotokolls erhalten haben, sind materiell nicht von wesentlichem Belange und werden einer Motivirung nicht bedürfen. Das Letztere gilt auch von den in dem Preussischen Entwurfe nicht enthaltenen Artikeln 23 und 24 des jetzigen Entwurfs und von Nr. 1 und 13 des Schlußprotokolls.

Die Artikel 3, 4 und 5 sowie der jetzt in den Artikel 5 aufgenommene Separat-Artikel 2 des Preussischen Entwurfs und die Nummern 2, 4, 5 und 8 des Schlußprotokolls werden weiter unten besprochen werden.

Was die übrigen Punkte des Vertrages, und zwar zunächst den Eingang desselben betrifft, so glaubte man die für die Bezeichnung der allgemeinen Tendenzen darin gewählte Form mit Rücksicht darauf zugeben zu können, daß man sich Oesterreichischerseits nur unter dieser Voraussetzung bereit erklärte, auf die im Art. 23 des Preussischen Entwurfs (jetzt Art. 25) proponirte zwölfjährige Dauer des Vertrages einzugehen. Daß auf die Bestimmung dieser Dauer für den Vertrag ein entscheidendes Gewicht zu legen war, wird, bei Erwägung der Inconvenienzen, welche die Festsetzung einer kürzeren Dauer, gegenüber den Verabredungen in den Verträgen vom 7. September 1851 und vom 2., 26. und 27. November vor. Js. nach sich gezogen haben würde, nicht zu verkennen seyn und es kann daher der über diesen wichtigen Punkt erzielten Verständigung nur mit Befriedigung erwähnt werden.

Der dem Separat-Artikel 3 des Preussischen Entwurfs entsprechende Separat-Artikel 2 hat unter Nr. 3 einen Zusatz erhalten, zu dessen Annahme man sich nur ungern entschlossen hat. Oesterreichischerseits wurde zunächst auf eine Verabredung nach Anleitung des Separat-Artikels 1 Nr. 2 des Wiener Entwurfs angetragen, während diesesits das Bemühen dahin ging, den Vorbehalt in Theuerungszeiten das Getreide u. im gegenseitigen Verkehr ausnahmsweise mit Ausgangszöllen belegen zu dürfen, als den gerade jetzt zu begründenden Verhältnissen nicht entsprechend darzulegen. Konnte man nun auch diesesits mit dem in der getroffenen Verabredungen enthaltenen Princip sich nicht einverstanden erklären, so glaubte man doch die zunächst liegenden praktischen Rücksichten gewahrt zu sehen, wenn die Zulässigkeit der Erhebung von Ausgangszöllen für Getreide, welches nach dem andern Staate ausgeht, auf den Fall beschränkt wird, wo für die Ausfuhr nach einem dritten, an diesen Staat angrenzenden Staate Ausgangszölle angeordnet sind. In dieser Beschränkung, bei welcher die eigenthümlichen Verhältnisse an der Grenze gegen die Schweiz Berücksichtigung finden, wird, bei den bestehenden Verhältnissen des Getreidehandels, schwerlich ein Fall eintreten, wo Oesterreich in der Lage wäre, auf seiner nördlichen Grenze gegen Deutschland dergleichen Zölle erheben zu können. — Das zweite Alinea von Nr. 2 dieses Artikels ist, auf den Wunsch des Kaiserlich Oesterreichischen Bevollmächtigten, in das Schlußprotokoll übernommen worden. (Nr. 6).

Die Bedenken, welche der Ausführbarkeit des in den Preussischen Entwurf vorläufig aufgenommenen Art. 7 des in Wien verabredeten Entwurfs entgegenstehen, konnten Oesterreichischerseits nicht überzeugend beseitigt werden; es wurde indeß Werth darauf gelegt, daß der in diesem Artikel ausgedrückte Gedanke nicht ganz verloren gehe. Um diesem Wunsche soweit als thunlich entgegenzukommen, ist diesesits diejenige Verabredung vorgeschlagen, welche den Artikel 7 und Separat-Artikel 5 des vorliegenden Entwurfs bildet und welche, ohne das Interesse der Zoll-Sicherheit zu gefährden, in einzelnen Fällen zu einer erwünschten Erleichterung des Verkehrs gereichen wird.

Gegen die von Oesterreichischer Seite beantragte Streichung des ersten Alinea im Art. 9 des Preussischen Entwurfs war um so weniger im

Widerspruch festzuhalten, da dasselbe der Mißdeutung hätte unterliegen können, als gehe man mit dem Gedanken um, neue Monopole einzuführen.

Die im Art. 12 des Preussischen Entwurfs vorgeschlagene gegenseitige Freigebung der Rabotage fand bei Oesterreich Bedenken und es hat deshalb dieser Artikel einen, dem zweiten Alinea im Artikel 12 des in Wien verabredeten Entwurfs entsprechenden Zusatz erhalten. Die auf den vorliegenden Artikel bezügliche Stelle des Schlußprotokolls (Nr. 9) wird einer Motivirung nicht bedürfen.

Der aus dem Wiener Entwurf übernommene Separat-Artikel 7 des Preussischen Entwurfs ist in beiderseitigem Einverständnisse gestrichen worden, weil sich die darin enthaltene Bestimmung von selbst versteht und ihre Aufnahme in den Vertrag daher nur zu Zweifeln Veranlassung geben könnte.

Im Laufe der Verhandlungen wurde von Seiten Oesterreichs wiederholt beantragt, daß nicht bloß die im Artikel 19 des Preussischen Entwurfs vorgesehene Verständigung über das Münzwesen, sondern auch Vereinbarungen über andere dem Gebiete der materiellen Interessen angehörende Gegenstände, insbesondere über den Feingehalt von Gold- und Silber-Waaren, über das Patentwesen, über den Schuß von Fabrikzeichen und Fabrikmustern und über die gegenseitige Zulassung von Versicherungs- und anderen Handels- und Verkehrs-Gesellschaften in Aussicht genommen und die Eröffnung von Unterhandlungen über diese Gegenstände in kürzester Frist zugesagt würde. Wenngleich man diesseits in Beziehung auf einige von diesen Punkten die Vereinbarung gemeinsamer Maßregeln für sehr schwierig erachtet und diese Ansicht auch dem Kaiserlichen Bevollmächtigten nicht verschwiegen hat, so war doch nicht zu verkennen, daß eine Verständigung über dieselben an sich genommen wünschenswerth sey und es schien deshalb der jenseits gewünschten Zusage ein Bedenken nicht entgegenzusetzen. Auf diesem Gesichtspunkte beruht die Verabredung unter Nr. 12 des Schlußprotokolls, in welcher für das laufende Jahr nur die Verhandlung über eine Münz-Convention und die damit verwandten Bestimmungen wegen des Feingehalts von Gold- und Silber-Waaren in Aussicht genommen ist, während die Verhandlungen über die sonstigen oben erwähnten Gegenstände dem künftigen Jahre vorbehalten sind.

## II. Tarif-Concessionen.

Bei den diesseitigen, in Beziehung auf Tarif-Concessionen gemachten Vorschlägen waren neben dem Wunsche möglichster Erleichterung des gegenseitigen Verkehrs, vorzüglich zwei Gesichtspunkte leitend gewesen.

Zunächst die Wahrung der vollen Autonomie für die Regulirung des allgemeinen Zoll-Tarifs. Dieser Gesichtspunkt wurde von Seiten Oesterreichs sofort zugegeben und die Streichung des ersten Alinea im Artikel 4 des Preussischen Entwurfs und des ersten Alinea von Nr. 2 (jetzt Nr. 4) des Schlußprotokolls ist auf den Wunsch Oesterreichs nur aus dem Grunde geschehen, um die in beiden Sätzen liegende scharfe Negation der Bestimmung im ersten Alinea des Artikel 4 des in Wien verabredeten Entwurfs zu vermeiden. Da es sich von selbst versteht, daß zwei Staaten, welche mit einander einen Handels-Vertrag eingehen, ihre volle Autonomie in Tarif-

Angelegenheiten in so weit bewahren, als nicht das Gegentheil ausdrücklich verabredet ist und da die Consequenzen dieser Autonomie in dem übrigen Inhalt des Artikel 4 und der Nummer 2 (jetzt 4) des Schlußprotocolls in voller Klarheit entwickelt sind, so fand sich diesseits kein Bedenken, jenem Wunsche nachzugeben.

Der zweite Gesichtspunkt ging dahin, jede Verpflichtung zu einer Modification, insbesondere zu einer Erhöhung der Sätze oder zu einer Aenderung der Classification des bestehenden Zoll-Tarifs fern zu halten. Dieser Gesichtspunkt war auf die Abmessung der in der Anlage I. zu dem Preussischen Entwurf proponirten Verkehrs-Erleichterungen von wesentlichem Einfluß. Denn, indem man den Standpunkt, welchen man für sich selbst in Anspruch nahm, auch dem andern Theile zugestehen mußte, konnte man keine Verkehrs-Erleichterungen in Vorschlag bringen, welche auf der Voraussetzung wesentlicher Aenderung des bestehenden Oesterreichischen Zoll-Tarifs beruhet hätten; konnte man aber Verkehrs-Erleichterungen dieser Art nicht proponiren, so mußte man, Angesichts der großen, bei fast allen Gewerks- und Fabrik-Erzeugnissen bestehenden Differenzen zwischen den Zollsätzen der beiden Tarife, entweder das in der Anlage I. zu dem in Wien verabredeten Entwurf festgehaltenen Princip eines nach beiden Seiten gleichen Zwischenzolles verlassen, oder die meisten Fabrik- und Gewerks-Erzeugnisse aus dem Kreise der im Zwischenverkehr zu begünstigenden Gegenstände ausschließen. Wenn es nun auch nicht möglich war, das Princip eines nach beiden Seiten gleichen Zwischenzolles in voller Strenge festzuhalten — es beträgt z. B. der Oesterreichische allgemeine Tarifsatz für Talg und für Lichte weniger als der diesseits proponirte Zwischenzoll für diese Artikel — so schien es doch großen Bedenken zu unterliegen, daßselbe im Ganzen aufzugeben und es blieb daher nur die zweite Alternative übrig, nämlich von Berücksichtigung der Fabricate im Zwischenverkehr abzusehen und dieselbe einer späteren Verhandlung vorzubehalten (Art. 3 letztes Alinea in Nr. 1 des Schlußprotocolls zu dem Preussischen Entwurf).

Von Seiten des Kaiserlichen Bevollmächtigten wurde von vornherein erklärt, daß die Vereinbarung umfassenderer, als der von Preußen vorgeschlagenen Verkehrs-Erleichterungen das Zustandekommen des ganzen Vertrages bedinge und deshalb beantragt, die in der Anlage I. zu dem in Wien verabredeten Entwurf enthaltenen Vorschläge, welche als die Proposition Oesterreichs anzusehen seyen, Punkt für Punkt zu berathen. Diesseits konnte man den Wunsch nur theilen, den Kreis und das Maas der proponirten Verkehrs-Erleichterungen erweitert zu sehen und nahm deshalb keinen Anstand, auf die gewünschte Berathung einzugehen, jedoch mit dem Vorbehalt, daß dem oben angedeuteten Gesichtspunkt entsprechend, der bestehende Zollvereins-Tarif kein Gegenstand der Verhandlung werden könne. Von Seiten Oesterreichs wurde dieser Gesichtspunkt anfangs angefochten, später jedoch zugegeben und es ist derselbe bis zum Schlusse der Verhandlungen vollständig gewahrt worden.

Bei dieser gegenseitigen Stellung war eine Verständigung über umfassendere Verkehrs-Erleichterungen wesentlich von der Bereitwilligkeit Oesterreichs abhängig, seinen allgemeinen Tarif sowohl in der Classification, als in

den Folgen, dem Zollvereins-Tarife anzunähern. Der Kaiserliche Bevollmächtigte hat in dieser Richtung ein sehr dankenswerthes Entgegenkommen bewiesen und allein dadurch die Verständigung über die in der Anlage I. verzeichneten Verkehrs-Erleichterungen möglich gemacht. Bei alledem standen indessen dieser Verständigung noch sehr erhebliche Schwierigkeiten entgegen. Diesseits mußte entschiedener Werth darauf gelegt werden, die Positionen des Zollvereins-Tarifs nicht zu zerreißen, also alle unter einer Tarifposition begriffenen Waaren, soweit sie sich nicht ihrer Beschaffenheit nach ganz bestimmt bezeichnen lassen, auch im Zwischenverkehr einem und demselben Zwischenzollsatz unterworfen zu sehen und ferner das Verhältniß, welches im Zollvereins-Tarif zwischen den Zollsätzen für mehr oder minder vervollkommnete Waaren aus demselben Materiale und zwischen den Zollsätzen für gleich vervollkommnete Waaren aus verschiedenen Materialien besteht, auch auf die Zwischenzollsätze zu übertragen; Oesterreichischer Seits glaubte man, bei allem Entgegenkommen im Ganzen, doch in Beziehung auf einzelne Punkte von Wichtigkeit an den Sätzen und der Classification des Oesterreichischen Tarifs festhalten zu müssen. Eine Verständigung war unter diesen Umständen mitunter, insbesoudere bei den aus verschiedenen Materialien zusammengesetzten Waaren nur möglich, indem man einzelne Uebenhelten zuließ, welche man gern vermeiden hätte, welche aber, ohne Nachtheil für den Gang der Verhandlungen im Allgemeinen, augenblicklich nicht zu vermeiden waren.

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen ist in Beziehung auf die Anlage I., welche die gegenseitigen Erleichterungen für die Einfuhr enthält, folgendes Einzelne hervorzuheben.

Die diesseitigen Vorschläge über die gegenseitig zollfrei einzulassenden Artikel haben wenige Aenderungen von Erheblichkeit erfahren. An die Stelle der Beschränkung, welche die Zollfreiheit von Getreide und Wehl, zufolge Lit. A. Nr. 6 und 16 der Anlage I. zu dem Preussischen Entwurfe, unterliegen sollte, ist laut Nr. 2 Alinea 3 des Schlußprotokolls, der Vorbehalt getreten, diese Beschränkung im Falle von Mißbräuchen anzuordnen; Bettfedern, chemische Zündhölzer, feines ungeleimtes Papier, Wagen ohne Leder- oder Polsterarbeit, Zugvieh sind den zollfreien Artikeln hinzugefügt; rohe Häute sind wegen der finanziellen Bedeutung des Artikels für Oesterreich aus demselben entfernt worden. Wichtiger und lebhaft zu bedauern ist es, daß alle Bemühungen, um für Packleinwand und Segeltuch, rohe Leinwand und grobe Wachseleinwand die gegenseitige Zollfreiheit zu erlangen, gescheitert sind. Der Kaiserliche Bevollmächtigte, welche die Zollfreiheit für leinenes Maschinengarn nur mit großem Widerstreben zugab, erklärte auf das Bestimmteste, daß Oesterreich sich in der Unmöglichkeit befinde, mit seinen allgemeinen Zollsätzen für die gedachten Gewebe, insbesoudere mit den Zollsätzen für rohe Leinwand, welche jetzt, je nach der Kettfädenzahl auf den laufenden Zoll, in zwei verschiedenen Positionen mit 20 fl. und 75 fl. pro Centner belegt ist, soweit herabzugehen, um bei eintretender gegenseitiger Zollfreiheit, vor der Verzollung fremder nach Oesterreich bestimmter Leinwand im Zollverein gesichert zu sein. Seinerseits nahm er dagegen als Aequivalent für die Zollfreiheit des Maschinengarns und für die mit wesentlichen Opfern von Seiten Oesterreichs ver-

bundene Fortsetzung der diesseits proponirten Zwischenzölle für gebleichtes Garn und Zwirn, die Fortdauer der Ausnahme aa und bb zu Pos. 22e des Zollvereins-Tarif in Anspruch, und es ist, wenn man nicht auf eine jede reelle Begünstigung des wichtigen Verkehrs mit leinenen Garnen verzichten wollte, nur übrig geblieben, auf dieses Arrangement einzugehen (Anlage I. A. Nr. 17, B Nr. 20, Schluß-Protokoll Nr. 8). Endlich ist hierbei zu erwähnen, daß, dem von der Königlich Hannoverschen Regierung ausgesprochenen Wunsche gemäß, die gegenseitige Zollfreiheit für mit Ursprungs-Zeugnissen eingehendes rohes Blei dringend beantragt worden ist. Der kaiserliche Bevollmächtigte hat erklärt, diesen Antrag ad referendum nehmen zu müssen, da der gedachte Artikel in der Anlage I. zu dem in Wien verabredeten Entwurf völlig unberücksichtigt geblieben sei, und er ist bis jetzt noch nicht mit Instructionen versehen worden.

Die unter B. der Anlage I. verabredeten gegenseitigen Zollermäßigungen gehen, wie schon oben angedeutet, über den Kreis der in dem diesseitigen Entwurf gemachten Vorschläge weit hinaus. Sie betreffen:

1. Nahrungsstoffe und Verzehrungs-Gegenstände, nämlich: Vieh, soweit solches nicht unter A. Nr. 24 berücksichtigt ist, und, mit Ausnahme der mageren Schweine (Nr. 29), Butter (Nr. 9), Käse (Nr. 15), Honig (Nr. 13), Chocolate, feine Bäckereywaaren und eingemachte Früchte *cc.* (Nr. 26);
2. Fabrikmaterialien und Halbfabrikate, nämlich: Talg (Nr. 9), Saatöl (Nr. 22), Alaun, Salzsäure und Schwefelsäure (Nr. 7), Stabeisen, Stahl und Eisenbleche aller Art (Nr. 8 a. b. c. d.), geschmiedetes und gewalztes Kupfer und Messing (18a), Zinkbleche und Zinkdräthe (30a), Leder aller Art (19a), Baumwollengarn aller Art (Nr. 2), gebleichtes *cc.* Leinengarn und Leinenzwirn (Nr. 20);
3. Fabrikate, nämlich: Bast-, Binsen-, Rohr-, Schilf- und Strohwaaren (Nr. 1), Weinwaaren (Nr. 3), Blei- und Rothstifte (Nr. 4), feine Bleiwaaren (Nr. 5), Bürstenbinderwaaren (Nr. 6), Eisen- und Stahl-Waaren (Nr. 8 e. f. g.), Glaswaaren (Nr. 11), Holzwaaren (Nr. 12), Instrumente (Nr. 14), Korbslechter-Waaren (Nr. 16), Kürschnerwaaren (Nr. 17), Kupfer- und Messing-Waaren (Nr. 18. b. c.), Lederwaaren (Nr. 19 b. c.), Lichte (Nr. 21), Papier (Nr. 23), Papier- und Pappwaaren (Nr. 24), Kiebmacherwaaren (Nr. 25), Steinwaaren (Nr. 27), Thonwaaren (Nr. 28), Zinkwaaren (Nr. 30), kurze Waaren (Nr. 31).

Eine specielle Motivirung aller dieser einzelnen Positionen würde hier zu weit führen, einige wesentliche Punkte werden indessen zu erwähnen sein:

Die Vergleichung der Positionen unter B. der Anlage I. mit den entsprechenden Positionen des Zollvereins-Tarifs wird die Ueberzeugung gewähren, daß die Klassifikation und Nomenclatur des letzteren im Wesentlichen festgehalten sind. Es sind mitunter, zur Erleichterung der Manipulation von Seiten der Oesterreichischen Zollbeamten, Beispiele und Erläuterungen hinzugefügt, welche zwar im Zollvereinstarif fehlen, welche aber dem Sinne desselben entsprechen; es sind ferner Weinwaaren, Blei- und Rothstifte und feine Korbslechterwaaren, welche im Zollvereins-Tarife unter den feinen Holzwaaren begriffen sind, als abgefonderte Positionen

aufgeführt. Es können indessen hierdurch Mißstände nicht herbeigeführt werden, da alle diese Artikel auch im Zwischen-Verkehr einem und demselben Satze unterliegen sollen. Erheblich sind dagegen folgende Abweichungen. Aus den Eisenwaaren haben die Maschinen und Maschinenbestandtheile von Eisen ausgenommen werden müssen, da diese Gegenstände in Oesterreich nicht als Eisenwaaren verzollt werden, sondern einem eigenen und zwar so geringen Zollsätze unterliegen, daß deren Einreichung unter die für Eisenwaaren vereinbarten Zwischenzollsätze die Verzollung fremder, nach dem Zoll-Verein bestimmter Maschinen in Oesterreich hätte zur Folge haben können; ferner entspricht die Position 8 e. der Anlage I. (Eisengußwaaren, rohe) nicht völlig der Position 6 f. 1. des Vereinstarifs, da man Oesterreichischer Seits bei diesem Punkte die Begriffs-Bestimmung in diesem Tarif (ganz grobe Gußwaaren) für zu unsicher hielt, um sich zu deren Annahme entschließen zu können. Sodann findet bei den zusammengesetzten Waaren eine Divergenz statt. Nach dem Zollvereins-Tarif werden Verbindungen von Waaren, welche dem Satze von 10 Thlrn. pro Centner unterliegen, mit Elfenbein, Meerschäum und Bernstein, sowie unechte Vergoldungen und Versilberungen oder Vernirungen solcher Waaren (so weit sie nicht zu den feinen Galanterie- und Quincaille-Waaren gehören), nicht als solche Verbindungen betrachtet, welche die Subsumtion dieser Waaren unter die höhere Tarifposition für die kurzen Waaren zur Folge haben; in Oesterreich dagegen unterliegen Waaren in Verbindung mit Elfenbein dem Satze von 50 fl., und Waaren in Verbindung mit Bernstein oder Meerschäum, sowie unecht vergoldete oder versilberte oder vernirte Waaren dem Satze von 100 fl. pro Centner. Diese hohen Zollsätze in dem allgemeinen Tarif soweit zu ermäßigen, daß es zulässig gewesen wäre, die auf die angegebene Weise zusammengesetzten Waaren im Zwischenverkehr gleich den einfachen, oder in anderen Verbindungen vorkommenden Waaren zu behandeln, also mit 4 fl. 30 Kr. zu belegen, wurde von dem Kaiserlichen Bevollmächtigten für unmöglich erklärt, und es blieb deshalb nur übrig, die eben genannten Verbindungen aus den für die einfachen Waaren verabredeten Positionen auszuscheiden. Diesseits wurde gewünscht, hiermit abzuschließen und eine Verständigung über die gegenseitige Behandlung derjenigen zusammengesetzten Waaren, welche den einfachen Waaren nicht gleichgestellt werden konnten, einer späteren Verhandlung vorzubehalten; Oesterreichischer Seits wurde indessen auf das dringendste beantragt, diese Waaren, soweit es irgend angehe, schon jetzt zu berücksichtigen und es ist, um diesem mit Entschiedenheit festgehaltenen Antrage zu entsprechen, die Position Nr. 31 entworfen worden. Der erste Theil dieser Position unter lit. a. wird fast ausschließlich solche Waaren begreifen, welche im Vereinstarif unter Nr. 20 vorkommen, also einem wesentlichen Bedenken nicht unterliegen, der zweite dagegen unter lit. b. enthält Waaren, welche verschiedenen Zollsätzen, 10 Thlr. und 22 Thlr. pro Centner unterworfen sind. So weit sich die hierin liegenden Unebenheiten nicht auf dem unter Nr. 2 1. Alinea des Schlußprotokolls vorgesehenen Wege beseitigen lassen, wird etwaigen Zweifeln bei der Abfertigung durch eine, mit Rücksicht auf die Gesamtheit der vorliegenden Verhandlungen obnehin erforderliche Vervollständigung des amtlichen Waaren-Verzeichnisses vorgebeugt werden

fönnen. Bei der eben erwähnten Position 31 b., sowie bei einigen anderen Positionen tritt der Fall ein, daß der verabredete Zwischenzoll höher ist, als der tarifmäßige Zollsatz des einen oder des andern Theils. Es versteht sich von selbst und ist in der Bemerkung Nr. 3 zu Anlage I ausdrücklich hervorgehoben, daß in solchem Falle nicht der Zwischenzoll, sondern der tarifmäßige Zoll auch im Zwischenverkehr zur Erhebung kommt.

Es sind oben die Gründe angedeutet, aus welchen man bei Entwerfung der diesseitigen Vorschläge die Verkehrs-Erleichterungen für Fabricate auf einen sehr engen Kreis beschränkt hatte; diese Gründe hatten es veranlaßt, daß insbesondere für alle Gewebe mit Ausnahme der bereits besprochenen rohen Leinenfabricate, eine gegenseitige Zollermäßigung nicht in Antrag gebracht war. Als ziemlich beim Beginn der Tarif-Verhandlungen die Behandlung der Gewebe unter den beiderseitigen Bevollmächtigten zur Sprache kam, äußerte der kaiserliche Commissarius, daß über diesen Punkt eine Verständigung nicht möglich sein werde, wenn man sich diesseits nicht zu Abänderungen des allgemeinen Zolltarifs verstehen wolle und man ging, da diese Voraussetzung abgelehnt wurde, damals über den Gegenstand hinweg. Der weitere Verlauf der Verhandlungen mußte indessen die diesseitige Auffassung dieser Frage modificiren. Wenn man bei Eröffnung der Verhandlungen darauf verzichtet hatte, für Gewebe Begünstigungen in Anspruch zu nehmen, so war dies nur ungerne und nur aus einer Rücksicht geschehen, durch welche fast alle andere Fabricate ebenfalls von einer Begünstigung ausgeschlossen wurden; diese Rücksicht fiel hinweg, nachdem im Laufe der Verhandlungen für fast alle andere Fabricate ebenfalls von einer Begünstigung ausgeschlossen wurden; diese Rücksicht fiel hinweg, nachdem im Laufe der Verhandlungen für fast alle andere Fabricate gegenseitige Begünstigungen zugestanden waren und es drängte sich die Frage auf, ob es zulässig sei, einen Vertrag abzuschließen, in welchem der größte Theil der gegenseitigen Erzeugnisse, nur nicht die Producte des wichtigsten Zweiges der vereinsländischen Industrie, der Weberei, Berücksichtigung fänden. Man glaubte diesseits diese Frage verneinen zu müssen, jedoch, in Anerkenntniß der großen, einer Verständigung entgegenstehenden Schwierigkeiten, sich für jetzt darauf beschränken zu können, zu Gunsten desjenigen Artikels, bei welchem diese Schwierigkeiten im geringsten Umfange hervortreten, nämlich der Baumwollenwaaren, eine gegenseitige Begünstigung zu verabreden. Es wurde deshalb vorge schlagen, daß man für alle Baumwollenwaaren einen gleichmäßigen Zwischenzoll von 30 Thln. mit der Maßgabe fortsetzen möge, daß der Satz Pos. 64 b. des Oesterreichischen Tarifs unverändert bleibe, dagegen die Sätze Pos. 64 f. und g. jeder nur um 30 fl. für den Zwischen-Verkehr ermäßigt würden. Der kaiserliche Commissarius lehnte diesen Vorschlag mit Entschiedenheit ab; er erklärte, daß eine Verständigung über gegenseitige Begünstigung aller Arten der Gewebe, unter gleichzeitiger Verständigung über die allgemeinen, gegen das Ausland geltenden Tariffsätze für diese Artikel, in den Wünschen seiner Regierung liege und er zu einer Verständigung auf dieser Grundlage bereit sei, daß er indessen über eine einzelne Gattung von Geweben, bei dem innigen Zusammenhange aller Web- und Wirkwaaren unter einander, nicht verhandeln könne. Er werde nicht

Anstand nehmen, über die Bereitwilligkeit Oesterreichs zu Concessionen für diese Artikel die bündigsten Zusicherungen zu geben; eine Verständigung sei indessen erst dann möglich, wenn man gleichzeitig die allgemeinen Tarife in den Kreis der Unterhandlungen ziehen könne und, da letzteres, nach den diesseitigen Erklärungen, jetzt nicht thunlich sei, erst bei den für das nächste Jahr vorgesehenen Verhandlungen. Nachdem diesseits diese Auffassung vergeblich bekämpft worden war, ging man in soweit auf den jenseitigen Standpunkt ein, als man den Versuch machte, für alle Arten von Geweben ein Arrangement vorzuschlagen, welches für Oesterreich annehmbar wäre. Dieser in der Anlage K. enthaltene Vorschlag beruht auf der Voraussetzung, daß der Vereinstarif ungeändert bleibt — der Zwischenzoll von 30 Thln. ist für die unter Pos. 22. d. e. f., Pos. 40. a. b. c. und Pos. 41. c. 2 3 des Vereinstarifs begriffenen Waaren nur nominell — daß Oesterreich seinen Tarif für Leinenwaaren und Seidenwaaren in der unter Nr. 2 der Bemerkungen angegebenen Weise abändert und daß das ganze Arrangement, sofern dies mit Rücksicht auf die von Oesterreich seinen Industriellen gemachten Zusicherungen unerläßlich sein sollte, erst mit dem 1. October l. J. in Wirksamkeit treten würde. Bei Diskussion dieses Vorschlages ist dem Kaiserlichen Bevollmächtigten erklärt worden, daß man diesseits nicht annehmen könne, es werde im Jahre 1854 für die Verhandlung über diesen Gegenstand eine auf Erhöhung der Sätze des Vereins-Tarifs begründete Basis zu gewinnen sein und daß man deshalb kein haltbares Motiv erkennen könne, aus welchem ein, mit dem System des Oesterreichischen Tarifs vereinbares Arrangement jetzt zurückzuweisen sei. Man verhehle sich die Mängel und Ungleichmäßigkeiten nicht, welche letzteres, namentlich zum Nachtheil des Zollvereins, enthalte, man glaube indessen ein, wenn auch mit Mängeln behaftetes Arrangement lieber sehen zu müssen, als gar kein Arrangement um so mehr, als die Hoffnung gehegt werden dürfe, jene Mängel ausgeglichen zu sehen, sobald Oesterreich seine, ohnehin schwer haltbaren höchsten Tarifsätze für Gewebe ermäßige. Der Kaiserliche Bevollmächtigte hat hierauf den diesseitigen Vorschlag mit dem Bemerkten ad referendum genommen, daß es ihm zweifelhaft sei, ob seine Regierung denselben überhaupt für annehmbar erachten werde, daß sie aber bejahenden Falles in der Lage sein werde, ihrerseits auf Anforderungen zurückzukommen, welche im Laufe der bisherigen Verhandlungen aufgegeben oder nicht zur Sprache gebracht seien.

Es ist dies der eine Punkt, über welchen eine Verständigung zwischen den Commissarien nicht erreicht ist.

Was die allgemeinen Bestimmungen anlangt, welche im Art. 4 des Vertrags-Entwurfs und unter Nr. 4 (sonst 2) des Schluß-Protokolls über die im Falle allgemeiner Tarif-Änderungen zulässigen Änderungen der Zwischen-Zollsätze enthalten sind, so ist, auf Veranlassung der Königl. Hannoverischen Regierung, dem Kaiserlichen Commissarius der Vorschlag gemacht worden, das in diesen Bestimmungen niedergelegte allgemeine Prinzip durch Vereinbarung von Minimalsätzen zu ersetzen, bis zu welchen jeder Theil in seinem allgemeinen Tarif hinabgehen kann, ohne daß der andere Theil zu einer Erhöhung des Zwischenzolles schreiten dürfte. Oester-

reichischer Seite ist indessen dieser Vorschlag mit Entschiedenheit abgelehnt worden, theils weil die Heranziehung dieses neuen Gesichtspunkts in die Verhandlungen zu einer unerwünschten Verwickelung und Verzögerung derselben führen würde, theils weil die Zwischenzollsäße in der Art bemessen seien, daß in den meisten Fällen der zu vereinbarende Minimalfuß kein anderer würde sein können, als der in dem einen oder dem andern der beiden Tarife bestehende allgemeine Zollfuß, mithin die Verhandlung in der Regel nur zu dem Resultate würde führen können, welches sich aus der Anwendung des in den angeführten Bestimmungen niedergelegten allgemeinen Princips ohnehin ergebe. Diesseits kann hinzugefügt werden, daß man aus der Besorgniß vor einer Erhöhung des Zwischenzolles von Seiten Oesterreichs kein Motiv hernehmen wird, um einer als im Interesse des Zollvereins begründet erkannten oder künftig zu erkennenden Ermäßigung des allgemeinen Zolltarifs entgegen zu treten oder einen auf solche Ermäßigungen gerichteten Vorschlag zu unterlassen.

Die Anlage II., welche diejenigen Gegenstände enthält, von denen im Zwischen-Verkehr Ausgangs-Abgaben erhoben werden dürfen, hat gegen den diesseitigen Entwurf keine wesentliche Aenderung erfahren. Die Ausgangszoll-Befreiung von Knoppem zc. und von rohen Granaten ist von dem Kaiserlichen Commissarius abgelehnt.

Eine längere Verhandlung fand über die Durchfuhr-Abgaben statt. Oesterreichischer Seite wurde eine Vereinbarung dahin beantragt, daß man sich gegenseitig verpflichte, mit diesen Abgaben vom 1. Januar 1854 ab auf 3 Sgr. pro Centner und vom 1. Januar jedes folgenden Jahres ab um  $\frac{1}{2}$  Sgr. pro Centner hinabzugehen, dergestalt, daß mit dem Schluß des Jahres 1859 die Erhebung von Durchgangs-Abgaben völlig aufhören würde. Dieser Vorschlag wurde, mit Rücksicht auf die finanzielle Bedeutung des Gegenstandes, diesseits abgelehnt, dagegen glaubte man, in Erwiderung der sonst von Oesterreich gemachten Concessionen, eine Ermäßigung der Durchgangs-Abgabe von 5 Sgr. auf  $3\frac{1}{2}$  Sgr. pro Centner nicht ablehnen zu können. Es würde dieses Zugeständniß vielleicht zu vermeiden gewesen sein, wenn man sich diesseits hätte entschließen wollen, dem Antrage Oesterreichs auf eine wesentliche Ermäßigung der Eingangs-Abgabe von Wein für den Zwischenverkehr nachzugeben; man glaubte indessen, daß eine dem Handels-Interessen aller Theile des Vereins willkommene, in ihrer finanziellen Bedeutung mit ziemlicher Sicherheit zu veranschlagende Herabsetzung der Durchgangs-Abgaben einer Maßregel vorzuziehen sei, welche, wie die Ermäßigung des Zolls von Oesterreichischem Wein, nur einem Theile des Vereins zu Gute kommen würde und in ihrem Einfluß auf den Verbrauch des höher besteuerten ausländischen Weines, also auf die Einnahme aus den Zöllen von Wein im Allgemeinen, schwer zu berechnen ist. Eine von beiden Concessionen war nothwendig, wenn man nicht auf das Gelingen der Unterhandlung verzichten wollte.

Bei der gemachten Concession hat, wie hier ausdrücklich zu bemerken ist, diesseits die bestimmte Absicht obgewaltet, den ermäßigten Transitivoll von  $3\frac{1}{2}$  Sgr. nicht auf die Durchfuhr von oder nach Oesterreich zu beschränken, sondern auf alle Richtungen der Durchfuhr, soweit nicht schon geringere Zollsäße bestehen, auszudehnen. Die Zustimmung zu dieser Con-

cession kann daher auch nur mit der Maßgabe beantragt werden, daß gegen die angedeutete, finanziell sehr wenig erhebliche Generalisirung derselben bei der bevorstehenden Revision des Vereinstarifs ein Bedenken nicht obwalte.

Was den übrigen Inhalt des Artikels 5 Nr. 2 betrifft, so wird gegen das erste Alinea, dessen Aufnahme Oesterreichischer Seits gewünscht wurde, ein Bedenken nicht obwalten; der erste Satz des zweiten Alinea giebt einen im Vereine von jeher befolgten Grundsatz wieder.

Ueber die an Stelle der Durchgangs-Abgaben zur Hebung kommenden Durchgangs-Abgaben (Pos. 2a., 5e., 2, 3, 5f., 1 und 2b. Num. 1 des Vereins-Tarifs) ist eine Verständigung unter den Commissarien nicht zu erzielen gewesen. Oesterreichischer Seits wurde deren Aufhebung beantragt, diesseits glaubte man aus finanziellen Rücksichten nur die Behandlung dieser Abgaben, gleich den Durchgangs-Abgaben, also die Ermäßigung der Sätze von Pos. 2a., 5e. 3 und 2b. Num. 1 des Vereinstarifs von 5 Egr. auf  $3\frac{1}{2}$  Egr. zugestehen zu können. Es ist dies der zweite noch nicht erledigte Differenzpunkt.

### III. Zollkartel.

Der in Wien vereinbarte Entwurf eines Zollkartels hat materielle Aenderungen nur am Schluß des §. 2, im §. 5, 6, 8, 10, 12, 22 und 24 erhalten. Die Aenderungen in den beiden zuletzt erwähnten Paragraphen sind diesseits beantragt und werden einer Motivirung nicht bedürfen; die übrigen Aenderungen wurden von Seiten Oesterreichs gewünscht und bestehen lediglich in Zusätzen, welche aus dem Kartel mit den Niederlanden vom 11. Juli 1851 entnommen sind.

### IV. Münzkartel.

Der in Wien vereinbarte Entwurf eines Münzkartels hat eine diesseits für notwendig erachtete materielle Aenderung insofern erfahren, als im §. 4 nur die „auf jeden Inhaber“ ausgefertigten Kreditpapier juristischer Personen den Staatspapieren gleichgestellt sind. Die übrigen Aenderungen sind nur formeller Art.

Berlin im Februar 1853.

---

## Znlage XLV.

### Memorandum.

Le Gouvernement belge attendait la publication du tarif qui, à partir du 1. Janvier 1854, doit régir le Zollverein reconstitué et agrandi, pour reprendre les négociations tendantes à régler, au-delà du même terme les rapports de commerce et de navigation avec la Belgique.

Son intention de négocier n'a pu paraître un instant douteuse. S'il a différé de faire des propositions, c'est que la négociation

était subordonnée au tarif; cette subordination a été reconnue dans le mémoire que le Gouvernement prussien, prenant l'initiative, a présenté à la conférence douanière sur la question belge. En effet si le projet du Gouvernement prussien tendant à réduire les droits généraux sur les fontes et les fers au niveau du tarif minimum du 19. Février 1853, avait été adopté, tout droit différentiel fût devenu impossible désormais; le maintien pur et simple des hauts droits du tarif général devait au contraire laisser assez de latitude pour que les droits différentiels sur les fontes et les fers belges pussent être continués.

Cette dernière hypothèse s'est réalisée.

Ce n'est pas sans surprise que le Gouvernement belge a reçu presque en même temps communication du tarif nouveau du 31 Octobre et de la déclaration du commissaire prussien depuis con-signée dans le protocole du 8. Novembre et ainsi conçue:

„Les propositions de la Prusse tendantes à l'abaissement des droits que le tarif actuel du Zollverein fait peser sur les fers, ayant été repoussées par la conférence, il est encore possible, il est vrai, de continuer à accorder les mêmes faveurs à la Belgique. Toutefois le Gouvernement prussien ne croit pas pouvoir demander que la faveur accordée aux fers belges soit reprise dans un nouveau traité parcequ'il espère que les propositions qui tendent à la réduction des droits sur les fers prévaudront bientôt généralement et qu'en conséquence, il ne conviendrait pas de conclure à ce sujet avec la Belgique un traité qui deviendrait un obstacle à cette mesure générale.“

Le soussigné a été chargé par son Gouvernement d'exposer les conséquences de cette déclaration; il s'acquittera de cette tâche avec une entière franchise.

Avant d'aborder cet exposé il s'arrêtera encore à deux points.

Le commissaire prussien reconnaît que les faveurs accordées à la Belgique sont restées possibles par cela même que les réductions ont été écartées; le soussigné se bornera à prendre acte de cet aveu.

Le commissaire prussien exprime l'espoir de voir reproduire les propositions de son Gouvernement et la crainte que le maintien des faveurs accordées aux fontes et aux fers belges ne devienne un obstacle à l'admission de réductions comme mesure générale. Le soussigné fera remarquer qu'il serait facile de se prémunir contre cet obstacle et il est autorisé à déclarer que le cas échéant où il conviendrait au Zollverein d'abaisser les droits généraux sur les fontes et les fers au taux du tarif minimum du 19. Février, la Belgique renoncerait à toute faveur exceptionnelle et privative pour ses importations.

Après ces observations en quelque sorte préliminaires le soussigné passe à l'exposé des conséquences de la déclaration considérée en elle-même, indépendamment des motifs qui lui ont été assignés.

Si la Belgique, après avoir fait sa restauration nationale en 1830, est demeurée pendant quatorze ans sans traité de commerce et de navigation avec le Zollverein, c'est que les négociations manquaient d'une base essentielle, à savoir: la concession de douane à faire à la Belgique en retour de tout ce qu'on lui demandait. Le tarif élevé sur les fers et les fontes introduit, à partir du 1 Septembre 1844, est venu offrir une base par la possibilité d'une réduction qui se présentait alors et qui subsiste aujourd'hui.

Déclarer d'une manière absolue que cette réduction bien que possible en fait, n'est plus admissible et en outre que toute concession quelconque de douane est contraire au principe du Zollverein, c'est au fond admettre qu'il n'y aura plus de traité de commerce, toute transaction internationale de ce genre ne pouvant consister qu'en un échange de réductions de douane.

Il faudrait dès lors se borner à régler entre la Belgique et le Zollverein les relations de transit et de navigation.

Une convention aussi restreinte, pour laquelle on pourrait même se rapporter de part et d'autre au droit commun, et qui d'ailleurs est sans intérêt pour la marine marchande belge, laisserait subsister entre la Belgique et le Zollverein les causes du conflit qui a éclaté avant le traité du 1 Septembre 1844, causes qui se trouvent ailleurs que dans les questions de transit et de navigation. C'est ce qui n'a pas échappé au commissaire prussien puisque dès aujourd'hui il se préoccupe des mesures de rétorsion<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Il suffit de jeter les yeux sur le tableau suivant pour reconnaître de quel côté est l'intérêt maritime: le mouvement des marines de Hanovre et d'Oldenbourg offre les mêmes disproportions avec les arrivages belges.

| an-<br>nées. | Mouvement de la navigation prussienne<br>dans les ports belges. |                        |                           |                     |                        |                           | Mouvement de la navigation belge<br>dans les ports prussiens. |                         |                 |                    |                         |                  |
|--------------|-----------------------------------------------------------------|------------------------|---------------------------|---------------------|------------------------|---------------------------|---------------------------------------------------------------|-------------------------|-----------------|--------------------|-------------------------|------------------|
|              | Entrée des navires.                                             |                        |                           | Sortie des navires. |                        |                           | Entrée des navires                                            |                         |                 | Sortie des navires |                         |                  |
|              | Nom-<br>bre                                                     | Ton-<br>nage,<br>Tonne | Charge-<br>ment,<br>Tonne | Nom-<br>bre         | Ton-<br>nage,<br>Tonne | Charge-<br>ment,<br>Tonne | Nom-<br>bre                                                   | Ton-<br>nage,<br>Lastes | Charge-<br>ment | Nom-<br>bre        | Ton-<br>nage,<br>Lastes | Charge-<br>ment. |
| 1841         | 70                                                              | 15634                  | 15634                     | 70                  | 15834                  | 2150                      |                                                               |                         |                 |                    |                         |                  |
| 1842         | 80                                                              | 15882                  | 15827                     | 80                  | 16361                  | 2914                      |                                                               |                         |                 |                    |                         |                  |
| 1843         | 129                                                             | 26580                  | 26504                     | 129                 | 26173                  | 1152                      |                                                               |                         |                 |                    |                         |                  |
| 1844         | 87                                                              | 19187                  | 19187                     | 87                  | 19507                  | 1802                      |                                                               |                         |                 |                    |                         |                  |
| 1845         | 124                                                             | 22749                  | 22721                     | 116                 | 20940                  | 1704                      | 1                                                             | 50                      |                 | 1                  | 50                      |                  |
| 1846         | 153                                                             | 26089                  | 26068                     | 157                 | 27429                  | 2785                      |                                                               |                         |                 |                    |                         |                  |
| 1847         | 155                                                             | 32121                  | 32048                     | 151                 | 31520                  | 3856                      | 1                                                             | 52                      |                 | 1                  | 52                      |                  |
| 1848         | 24                                                              | 5346                   | 5346                      | 23                  | 4878                   | 1052                      | 3                                                             | 296                     |                 | 3                  | 296                     |                  |
| 1849         | 25                                                              | 5867                   | 5967                      | 25                  | 6162                   | 1886                      | 1                                                             | 141                     |                 | 1                  | 141                     |                  |
| 1850         | 85                                                              | 18177                  | 18081                     | 85                  | 18645                  | 3897                      |                                                               |                         |                 |                    |                         |                  |
| 1851         | 95                                                              | 20328                  | 20328                     | 95                  | 20129                  | 5578                      | 1                                                             | 75                      |                 | 1                  | 75                      |                  |
| Moyenne      | 93                                                              | 18015                  | 18883                     | 93                  | 18871                  | 2616                      |                                                               | 43                      |                 |                    | 43                      |                  |

Le soussigné se trouve ainsi forcé d'examiner la question des représailles.

La mise hors de vigueur au 1 Janvier 1854 du traité du 1 Septembre 1844 et de la Convention additionnelle du 18 Février 1852 emporte le retrait de toutes les stipulations que ce traité renferme et de tous les actes qui en dépendent, c'est-à-dire entre autres:

2. 1. L'abolition de toutes les réductions de douane y compris les avantages faits aux vins et aux soieries du Zollverein quand même ces avantages seraient en vertu des traités existants continués aux mêmes provenances de France.
2. Le retrait du cartel de douane résultant de la convention du 26 Juin 1846, cartel auquel la Belgique renoncera sans regret en écartant par là des difficultés qu' Elle a rencontrées ailleurs;
3. Le retrait de la loi du 6 Juin 1839, loi sans compensation pour la Belgique depuis que par son accession au Zollverein le Grand-Duché du Luxembourg s'approvisionne ailleurs qu'en Belgique de denrées Coloniales<sup>1)</sup>.

Le Ministère belge, voulût-il empêcher ces conséquences au 1 Janvier 1854, n'obtiendrait pas des Chambres l'autorisation qui lui serait nécessaire.

Ce n'est pas dans le retrait de ces deux actes qu'est le danger de la situation; le Gouvernement prussien n'a pas essayé d'en faire un grief à la Belgique; les causes du conflit se trouvent dans le retrait des avantages accordés aux vins et aux soieries.

Après neuf années d'une paix commerciale à l'abri de laquelle les rapports internationaux de tout genre se sont multipliés, la Belgique est replacée en présence des doctrines en vertu desquelles le Gouvernement prussien réclame ces avantages comme étant dus de plein droit au Zollverein.

Le Gouvernement prussien au nom du Zollverein pose en principe que *tout Etat doit aux autres Etats le traitement le plus favorable et qu'il a droit chez eux au traitement le plus favorable.*

Il est désormais superflu de discuter ce principe d'une manière théorique; en fait il est survenu un changement fondamental dans la situation.

Tout en soutenant cette doctrine le Gouvernement prussien admet qu'un Etat peut être par rapport à un autre Etat dans une position exceptionnelle; il a déclaré que le Zollverein est ainsi dans une position exceptionnelle par rapport à l'Autriche y compris les Etat non-fédéraux de cet Empire et les alliés quelconques de cet Empire en Italie et par rapport à la Suisse.

Cette réserve quant à l'Autriche, entière et à la Suisse a été faite ouvertement pour la première fois dans le protocole auné

---

<sup>1)</sup> Les denrées coloniales formaient les retours pour les voitures qui apportaient en Belgique les produits du Grand-Duché; ces retours ont cessé.

au traité conclu entre le Zollverein et les Pays-Bas le 31 Décembre 1851 (§ 15 ad art. 33) le Gouvernement des Pays-Bas à qui on conteste le droit de se dire dans une position exceptionnelle par rapport à la Belgique naguère partie intégrante du Royaume, a souscrit à cette clause; mais le Gouvernement Belge n'a accepté en aucune circonstance ni le principe ni l'exception.

En ce qui concerne l'Autriche la réserve a reçu une remarquable application, voire même avec une extension; par l'article 26 du traité du 19 Février 1853, le tarif commun qui embrasse la plupart des grandes industries est applicable à *tous les Etats qui en Italie se sont associés ou s'associeront au système de douane de l'Autriche.*

Le Zollverein se proclame ainsi dans une position exceptionnelle non seulement avec les Etats non-fédéraux de l'Autriche, mais avec l'Italie entière depuis le Var jusqu' au détroit de Messine si le Cabinet de Vienne parvient à traiter avec les différens Etats de la Péninsule. Deux Etats italiens, le Duché de Modène, et le Grand-Duché de Parme, qui ensemble présentent une population de plus d'un million, sont entrés dans l'Union douanière de l'Autriche (traité du 9 Août 1852) et le Zollverein leur appliquera le traitement le plus favorable résultant du tarif du 19 Février, traitement qu'il refuse à la Belgique. Il est possible qu'on n'importe rien ou peu de chose de ces deux Etats dans le Zollverein, mais la faculté d'importer n'en existe pas moins; et maintes fois le Gouvernement Prussien a déclaré qu'il s'agissait avant tout de sauvegarder un principe. La faculté d'importer cessera d'ailleurs d'être illusoire, si le Gouvernement Autrichien réussit dans ses autres négociations; il est peut-être à la veille de conclure avec le Grand-Duché de Toscane qui compte un peu moins de deux millions d'habitans; il peut de même traiter avec le Piémont y compris l'île de Sardaigne (environ cinq millions d'habitans), avec les Etats-Romains (environ trois millions d'habitans) et avec le Royaume des Deux Siciles y compris l'île de ce nom (plus de huit millions d'habitans).

Il est arrivé à la Belgique de traiter avec un Etat d'Italie et l'on a contesté à cet Etat et à la Belgique le droit de se créer une position exceptionnelle. A la suite du Traité conclu le 24 Janvier 1851 par la Belgique avec le Royaume de Sardaigne, la Prusse s'est empressée de réclamer pour le Zollverein les mêmes avantages ainsi que ceux qui avaient été accordés à la France et à la Grande Bretagne, et elle les a obtenus (Traité du 20 Mai 1851). Aujourd'hui cependant il serait permis au même Royaume de Sardaigne de se placer dans une position bien plus largement exceptionnelle, en adoptant le tarif du 19 Février comme tarif différentiel commun avec l'Empire d'Autriche et le Zollverein; ce Royaume, par l'adoption de ce tarif s'assurerait des rapports exceptionnels avec plus de soixante millions d'hommes dès à présent, et avec plus de quatre vingt millions, quand on aura traité avec le reste de l'Italie et avec la Suisse d'après la faculté qu'on s'est réservée. A la suite du traité du 20 Mai 1851 la Prusse et le Zollverein ont

généralisé les quelques réductions accordées au Royaume de Sardaigne; pour être conséquent, il faudrait généraliser de même le tarif du 19 Février à la suite du nouveau Traité qui serait conclu avec la Sardaigne.

Il n'entre certes pas dans la pensée du Gouvernement Belge de contester, ni à la Prusse, ni à l'Autriche, ni à aucun Etat du Zollverein le droit d'apprécier ce qu'exigent leurs relations commerciales au point de vue de leur politique et de leurs intérêts; mais il révendique la même faculté pour lui-même. Il se proclame commercialement dans une position exceptionnelle par rapport à la France, de même que le Zollverein se déclare dans une position exceptionnelle par rapport aux Etats extra-fédéraux de l'Empire d'Autriche et aux alliés quelconques de cet Empire en Italie et par rapport à la Suisse. A part les considérations politiques trop évidentes pour qu'il soit nécessaire de les développer, on peut invoquer les intérêts matériels les plus positifs pour établir cette situation exceptionnelle de la Belgique. La France est son plus grand débouché et son débouché le plus avantageux. Que l'on jette un regard sur la statistique commerciale de 1852: la France a reçu de la Belgique pour 223 millions de francs de marchandises et ne lui en a expédié que pour 132 millions.

Cette analogie de positions a été reconnue par le Gouvernement prussien lui-même, tant dans le Mémoire sur la question Belge, que dans le protocole du 8 Novembre; pour justifier le Traité du 19 Février, on a cru devoir déclarer que le Zollverein est par rapport à l'Autriche dans la position de la Belgique, par rapport à la France et aux Pays-Bas, avec qui, bien qu'atténué ensuite, n'en subsiste pas moins.

On dira que la fédération politique inscrite dans les Traités Européens de 1815 justifie et a sanctionné à l'avance aux yeux de l'Europe entre les Etats fédérés toute situation exceptionnelle en matière de douane, et même l'Union douanière; mais cette raison ne s'applique pas aux Etats en dehors de la Confédération Germanique, encore moins aux Etats non autrichiens même, d'Italie, ni à la Suisse. Dans le mémoire prussien on s'est encore chargé de faire ressortir ce qu'il y a en ce point d'exorbitant; il y est dit:

„Les faveurs que le Zollverein et l'Autriche se sont faites mutuellement ne résultent pas non plus de leur qualité d'Etats confédérés, attendu que Posen et la Province de Prusse appartiennent tout aussi peu à la Confédération Germanique que la Hongrie, la Galicie, la Transylvanie, la Lombardie, Venise, Modène et Parme; elles résultent de la convenance et de la nécessité reconnues par les deux Parties de faciliter dans une vaste enceinte de frontières, entre des peuples unis par une commune origine, le commerce de produits qui complètent, sous beaucoup de rapports, la production indigène et sur des routes commerciales que la nature elle-même indique. La Belgique se trouve exactement placée

dans les mêmes conditions vis-à-vis de la France et des Pays-Bas. Les limites de ces deux Etats du côté de la Belgique forment la plus grande partie des frontières de ce dernier Royaume; une partie de la population Belge a une origine commune avec celle de la France; l'autre avec celle des Pays-Bas; elle a été à diverses époques réunie avec toutes deux sous un même sceptre; les produits de chacun de ces trois pays se complètent entre eux; les voies de communication par eau sont communes. La Belgique pourrait donc rétorquer avec le même fondement en ce qui touche ses rapports avec la France et plus spécialement avec la Hollande, les raisons que le Zollverein pourrait faire valoir pour représenter ses rapports avec l'Autriche comme exceptionnels en n'admettant pas d'exemplification; en fait il ne serait pas juste que dans des négociations dans lesquelles on adopterait pour point de départ le principe d'une équitable réciprocité, on voulût ne reconnaître que pour soi-même et non pas pour l'autre partie, le bien fondé de ces arguments<sup>4</sup>.

Il y avait sans doute encore d'autres raisons à donner pour justifier l'entrée de l'Etat Prussien en entier dans le Zollverein et l'accession de l'Empire d'Autriche en entier au tarif commun du 19 Février, c'est que s'il avait fallu scinder ces deux grandes monarchies, le Zollverein eût été impossible il y a trente ans et le traité du 19 Février il y a dix mois; l'indivisibilité de ces deux monarchies crée la position exceptionnelle du Zollverein par rapport aux Etats extra-fédéraux de l'une et de l'autre. Le précédent était admis pour la Prusse depuis la constitution du Zollverein; il devait l'être pour l'Autriche, il est toutefois à remarquer que pour la monarchie prussienne ses provinces non-fédérales n'avaient formé qu'un accessoire, tandis que pour l'Autriche les Etats non allemands forment plus des deux tiers de l'Empire, c'est-à-dire la partie principale. Ce n'est pas dans un esprit de critique qu'on se permet ces observations, c'est au contraire pour fortifier cette thèse qu'il faut impartialement se rendre compte ce qu'il y a d'exceptionnel dans chaque situation.

Déjà par d'autres actes que le traité du 19 Février le Zollverein avait dérogé à ses principes; son tarif général referme des dérogations; en distinguant entre la frontière de terre et la frontière de mer, en divisant en zones l'une ou l'autre de ces frontières, on est parvenu à créer des droits différentiels au profit des provenances de tel pays, au détriment des provenances de tel autre; c'est ainsi que les houilles sont atteintes à l'importation par la frontière de terre par un droit élevé tandis que sur la frontière maritime elles ne rencontrent qu'un droit insignifiant, ce qui au fond est l'exclusion des houilles Belges auxquelles, par la situation des bassins, le marché allemand n'est accessible que par terre et l'admission des houilles du littoral Britannique. On assure que des intérêts puissants commandent l'exclusion des houilles des bassins Belges presque

contigus à la frontière de terre, mais il n'en est pas moins vrai qu'à l'aide d'une distinction entre les frontières, la Belgique est frappée d'une exception. Cette exception depuis le traité du 1 Septembre 1844, trouvait une sorte de compensation dans la même distinction appliquée en sens inverse aux fontes; si les houilles anglaises jouissaient d'une faveur différentielle par mer, les fontes Belges avaient obtenu une faveur différentielle sur la frontière de terre; la Belgique pouvait trouver dans l'admission, non gratuite pourtant, de ses fontes un dédommagement pour l'exclusion de ses houilles.

Le Gouvernement Belge se croit en droit de se prévaloir de toutes les distinctions que consacre le tarif du Zollverein et de se proclamer en outre commercialement dans une position exceptionnelle par rapport à la France au point qu'il pourrait traiter avec ce pays sur une échelle d'exception aussi étendue que celle du tarif austro-italo-germanique du 19 Février 1853. La population de la France est d'environ trente-six millions; les populations réunies des Etats non fédéraux de l'Autriche, des Etats d'Italie et de la Suisse, à l'égard desquelles le Zollverein se déclare dans une position exceptionnelle, est plus considérable.

Si le traité du 1 Septembre 1844 pouvait être mis hors de vigueur au 1 Janvier 1854 sans amener de complications, la Belgique regretterait peu la perte de la faveur sur les fontes et les fers; elle trouverait un ample dédommagement dans le retrait de tous les avantages faits au Zollverein. La convention du 26 Juin 1846 répressive de la fraude est peu importante pour l'administration belge, et la disparition de ce cartel de douane permettra d'affranchir de nouveau la frontière hollando-belge et de conserver dès à présent sans réclamation toute son indépendance à la frontière gallo-belge. On a déjà vu que dans les relations maritimes l'intérêt n'est pas du côté de la marine marchande belge; le non-remboursement du péage de l'Escaut aux navires prussiens, hanovriens et oldenbourgeois laisserait annuellement dans le trésor belge une somme de plus de quatre-vingt-huit mille francs (88 000 fr.). L'avantage accordé aux fontes et aux fers belges a été réduit de moitié par la convention additionnelle du 18 Février 1852, qui néanmoins a consacré au profit de l'Allemagne une faveur nouvelle, l'admission du sel gemme; conservé et même étendu toutes les anciennes faveurs au point d'alarmer plusieurs industries en Belgique.

A sa naissance le traité du 1 Septembre 1844 accueilli comme un succès par l'Allemagne entière y a rencontré et devait y rencontrer pour adversaire une classe influente d'industriels désireux d'avoir le monopole du marché. Les importations belges ont été singulièrement exagérées et on peut les dire très secondaires au milieu des immenses développements qu'ont reçus les chemins de fer, l'emploi des machines et la consommation des produits sidérurgi-

ques en général<sup>1)</sup>. Par le rétablissement du droit commun sur toutes les provenances allemandes le fisc belge verra augmenter ses revenus de plus de cent-quatre-vingt-dix mille francs (190 000 fr.). De fait on peut résumer en ces termes les avantages résultant pour les deux Parties du traité du 1 Septembre 1844 et de la convention du 18 Février 1852:

<sup>1)</sup> Voici le tableau des importations de fontes et de fers belges dans le Zollverein depuis

| désignation                  | Unités | 1841   | 1842   | 1843   | 1844   | 1845   | 1846   | observations.                                                                                                                                                                                                   |
|------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fers bruts }<br>fontes }     | tonnes | 6,755  | 10,104 | 23,853 | 22,002 | 12,384 | 17,845 | Les chiffres des années 1830, 1844, sont empruntés aux tableaux belges. Le reste est des tableaux du Zollverein. Le relevé comprend les expéditions en destination du Zollverein et du Gd. Duché du Luxembourg. |
| Fers forges }<br>en barres } |        | 69     | 27     | 22     | 9,329  | 3,993  | 3,593  |                                                                                                                                                                                                                 |
| désignation                  | Unités | 1847   | 1848   | 1849   | 1850   | 1851   | 1852   |                                                                                                                                                                                                                 |
| Fers bruts }<br>fontes }     | tonnes | 49,269 | 29,795 | 21,345 | 75,856 | 45,839 | 35,643 |                                                                                                                                                                                                                 |
| Fers forges }<br>en barres } |        | 5,733  | 43     | 176    | 540    | 552    | 221    |                                                                                                                                                                                                                 |

*Pour le Zollverein.*

*Pour la Belgique.*

### Navigation.

Assimilation des pavillons quant aux charges de navigation, très avantageuse aux navires en grand nombre de la Prusse, du Hanovre et de l'Oldenbourg qui visitent les ports belges;

Remboursement du péage de l'Escaut.

Abolition des droits différentiels sur tous les produits du Nord.

Assimilation sans intérêt pour les navires belges lesquels fréquentent très-peu les ports allemands;

Remboursement sans équivalent pour la Belgique.

Réciprocité qui même plus étendue est sans intérêt pour la marine marchande belge laquelle fréquente très-peu les ports allemands.

### Transit.

Abolition de tout droit de transit sur les chemins de fer belges.

Réduction seulement des droits de transit en Allemagne avec maintien des zones; inégalité de ce chef du traitement quant au transit pour la Belgique qui de Herbesthal à Cologne est assujettie à un droit de  $\frac{1}{2}$  Silbergroschen tandis que la Hollande ne paie aucun transit par le Rhin.

### Donane.

Réduction des droits d'entrée et d'accise sur les vins allemands;

Abolition de tout droit à l'entrée des eaux minérales en Belgique, y compris les vases qui les contiennent;

Admission des fontes et des fors belge au droit de  $7\frac{1}{2}$  Sbg. & de  $1\frac{3}{8}$  de th., le tarif général étant respectivement de 10 Sbg. et de  $1\frac{1}{2}$  th., et le traitement le plus favorable accordé à l'Autriche étant respectivement de 5 Sbg. et de 1 th.

Réduction des droits d'entrée sur les soieries d'origine allemande;

Reduction des droits à l'entrée des fromages d'origine belge;

Réduction des droits d'entrée sur les ouvrages dits de Nuremberg;

Admission sans droit d'entrée de 1500 montons du Luxembourg belge.

Réduction des droits d'entrée sur les ouvrages de mode venant du Zollverein, y compris les chales et les gants de laine de certaines espèces;

Admission en Belgique à un droit réduit d'une certaine quantité de fils de Westphalie et de Brunswick;

Admission du sel gemme brut d'origine allemande par les chemins de fer, par le Rhin et l'Escaut ou la Meuse;

Réduction des droits d'entrée sur les sémences originaires du Zollverein;

Réduction des droits de sortie sur les écorces indispensables aux tanneries de Malmédy et de St. Vith;

Loi du 6 juin 1830 au profit du grand d. de Luxembourg entré depuis dans le Zollverein.

#### Cartel de douane du 26 juin 1846.

Très-important pour le Zollverein.

Sans importance pour la Belgique et plutôt désavantageux et compromettant.

Il résulte de ce tableau comparatif qu'en retirant à la Belgique les réductions accordées à sa métallurgie, elle ne conserverait pour tout avantage réel que les réductions à l'entrée des fromages & la faculté d'introduire sans droit quinze cents moutons; deux concessions il est vrai encore surabondantes si le Zollverein pent de plein droit s'attribuer la plupart des avantages dont il jouit.

Le Gouvernement belge est donc loin d'admettre qu'il y ait manque d'équilibre au préjudice du Zollverein dans le traité du 1 Septembre surtout depuis la convention additionnelle du 18 Février; ce qui le préoccupe c'est moins la perte de certains avantages, que la crainte de complications; il désire qu'on ne se méprenne pas sur l'objet principal de ses efforts.

Que si, en cas de conservation aux provenances françaises des avantages déjà existants & qui à défaut de traité cesseront au 1 Janvier prochain d'être étendus au Zollverein; que si, en cas de concessions nouvelles faites à la France à la suite d'un traité nouveau le Zollverein se croyait fondé à se plaindre et recourait à des mesures de rétorsion en frappant des provenances belges de surtaxes, la Belgique, bien à regret, se verrait entraînée à une guerre de tarifs & répondrait à ces actes par des représailles.

En résumé, le Soussigné a reçu l'ordre de faire de la manière la plus catégorique la déclaration suivante:

„La mise hors de vigueur du traité du 1 Septembre 1844 ressortira au défaut d'un traité nouveau, tous ses effets sans réserve aucune au 1 Janvier 1854.

En présence du traité exceptionnel et différentiel austro-italo-germanique du 19 Février 1853, le Gouvernement belge n'admettra jamais que le Zollverein puisse lui contester le droit de se déclarer en matière de douane dans une position exceptionnelle par rapport à la France tandis que lui-même s'attribue celui de se déclarer dans une position exceptionnelle par rapport aux Etats non fédéraux de l'Autriche et aux alliés de cet Empire en Italie et par rapport à la Suisse<sup>4</sup>.

Le Gouvernement belge, en chargeant le Soussigné de faire cette communication, n'a eu d'autre but que de mettre la situation dans tout son jour et de ne laisser subsister aucun doute sur les nécessités qu'entraîne pour la Belgique le défaut de traité au 1 Janvier 1854. Il n'est entré dans ses intentions ni de récriminer ni de menacer; la question des représailles n'a pas été posée par lui; elle l'est nettement dans le protocole du 8 Novembre, il est excusable de l'avoir discutée sans rien dissimuler. Si parfois la forme de cette communication a pu paraître avoir quelque chose d'absolu, c'est qu'il fallait avant tout être clair.

Le soussigné est muni des pouvoirs et des instructions nécessaires pour négocier le renouvellement du traité du 1 Septembre ou pour admettre un état intermédiaire et transitoire sur la même base.

Il saisit cette occasion etc. etc.

Berlin, ce 25 Novembre 1853.

(signé) Nothomb.

---

## Annexe XLVI.

---

Le Soussigné a eu l'honneur de recevoir le Mémoire du Mr. le Bn. Nothomb, Env. extr. & Min. plénipr. etc. etc. lui adressé le 25 du mois passé sur les relations commerciales entre le Zollverein et la Belgique et il n'a pas tardé à communiquer cette pièce aux autres Etats de l'Union.

En attendant le Soussigné croit devoir faire connaître dès-à-présent à Mr. le Bn. Nothomb, que le Gouvernement du Roi, après avoir examiné mûrement le contenu du dit Mémoire, est toujours animé du désir sincère de régler ses rapports de commerce avec la Belgique sur un pied amical, mais qu'il persiste à soutenir que les faveurs qui ont été accordées jusqu'ici aux fers Belges ne pourront être admises dans un nouveau traité. Il pense plutôt qu'il convienne de négocier avec la Belgique sur la base d'un

traitement réciproque d'après le tarif commun, d'obtenir pour certains produits du Zollverein les mêmes concessions que la Belgique a accordées à d'autres pays et de les faire participer aux avantages qu'elle se trouverait dans le cas de concéder à la France. La négociation même fournira la meilleure occasion de s'entendre sur le détail. Le Gouvernement Prussien ne saurait admettre la justesse des observations contenues dans le susdit Mémoire sur l'analogie du traité signé le 19 Février der. avec l'Autriche, ni reconnaître pour fondées les conséquences qui en sont tirées. Si la Belgique, après l'expiration de ses Conventions avec le Zollverein, prenait, au préjudice de l'Union, les mesures mentionnées dans le Mémoire, la responsabilité pour les suites inévitables qui en résulteraient, retomberait sur elle seule.

Le Soussigné a cru devoir se prononcer ouvertement envers Mr. le Bn. Nothomb sur l'affaire importante dont il s'agit, d'autant plus que le mémoire & le protocole du 8 Novembre dern., dont il est question dans le Mémoire, ne se rapportent qu'aux délibérations intérieures du Zollverein et n'ont jamais été communiqués officiellement au Gouvern. Belge.

Dans ces circonstances, et comme le Gouvernement du Roi ne demande pas mieux que de ne pas voir altérées ses relations de commerce avec la Belgique, le Soussigné est prêt à entrer en délibération avec Mr. le Bn. Nothomb, mais il ne pourrait admettre alors pour base de la négociation que le point de vue qu'il a eu l'honneur de développer plus haut.

Le Soussigné prie Mr. le Ministre de Belgique de vouloir bien lui faire connaître ses intentions à cet égard, et il saisit cette occasion pour Lui renouveler etc. etc.

Berlin, ce 3 Décembre 1853.

(signé) Manteuffel.

---

## Zulage XLVII.

---

Eurer Hochwohlgeboren gefälliger Bericht vom 1. d. Mts. in Betreff der Handels-Verhältnisse zu Belgien hat sich mit meiner Circular-Depesche vom 5. d. Mts. gekrenzt, mit welcher ich Ihnen das Memorandum des Belgischen Gesandten und die darauf an Letztern erlassene Antwort mitgetheilt habe. Ew. Hochwohlgeboren werden hieraus inzwischen näher die Gesichtspunkte ersehen haben, von welchen wir für die fernere Behandlung der Angelegenheit ausgehen. Ich nehme indeß nicht Anstand, dazu noch Folgendes ergebenst zu bemerken.

Zuvörderst entspricht es ganz meiner Ansicht, daß Sie den Königlich Bayerischen Minister-Präsidenten zur Widerlegung der von ihm erhobenen Bedenken mit allem Nachdruck darauf hingewiesen haben, daß Belgien ein mindestens gleich großes, wo nicht selbst ein überwiegendes Interesse habe, sich an Deutschland anzuschließen, als umgekehrt. Dies ist politisch eben so richtig, wie handelspolitisch; in letzterer Beziehung hat Belgien auch den größten Werth darauf zu legen, daß es die Concurrenz von Holland ertrage. Belgien ist verwöhnt; es hat seine Lage zwischen Deutschland, Frankreich und Holland seit einer Reihe von Jahren mit unlengharem Geschick auszubenten verstanden; es hat durch differentielle Begünstigung aller Art bald dem einen, bald dem andern gewährt, was es den übrigen Nachbarn vorenthielt oder erst allmählig gegen den Eintausch neuer Gaben zu Theil werden ließ. Belgien hat sich dadurch in künstliche Verhältnisse und in Verlegenheiten gebracht, die mehr und mehr fühlbar werden. Der Zollverein namentlich hat oftmals dabei zurückgestanden. Es ist Zeit, daß diesen Zustand ein Ziel gesetzt werde. Der Anfang dazu war gemacht mit der Additional-Convention vom 18. Februar 1852, durch welche der Vertrag vom 1. September 1844 und das Zoll-Cartell nur bis zu Ende dieses Jahres verlängert wurden, ohne daß eine stillschweigende Prolongation eintritt. Damals waren alle Vereinsstaaten einig in solcher Auffassung; wodurch wollte man es rechtfertigen, jetzt von dieser Bahn wieder abzugehen? Es lassen sich stichhaltige Gründe dafür in der That nicht finden.

Was aber insbesondere die Begünstigungen des Belgischen Eisens betrifft, welche nach diesseitiger Auffassung nicht fort dauern können, so muß ich mit aller Entschiedenheit an den Gang erinnern, welchen die Verathmung wegen der Eisenzölle unter den Vereinsstaaten auf der hiesigen General-Conferenz genommen hat. Preußen hatte vorgeschlagen, den allgemeinen Satz für Roheisen von 10 Sgr. auf 5 Sgr. zu ermäßigen, und verhältnißmäßig auch die Zölle auf verarbeitetes Eisen herabzusetzen. Wären unsere Vorschläge allseitig angenommen worden, so wäre jede Verlegenheit mit Belgien vermieden gewesen. Belgisches Roheisen, welches jetzt 7½ Sgr. entrichtet, hätte dann auch den allgemeinen Satz von 5 Sgr. zu zahlen gebraucht; jeder Anlaß zu einer weiteren Begünstigung Belgiens wäre damit von selbst fortgefallen. Unsere Vorschläge sind aber an den Widersprüchen von Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Kurhessen, Großherzogthum Hessen, Braunschweig und Nassau gescheitert. Nur Hannover, Oldenburg, die Thüringischen Staaten und Frankfurt waren unseren Vorschlägen beigetreten. Wie wollen jene erstgenannten Staaten nunmehr den Widerspruch lösen, welcher darin besteht, daß sie Bedenken erheben gegen eine allgemeine Ermäßigung, während sie doch ausnahmsweise Ermäßigungen fort dauern lassen wollen? Niemand kann aufrichtiger wünschen, als wir, daß es gelingen möge, unangenehme Verwicklungen mit Belgien vorzubeugen; aber wenn solche entstehen, sind wir ohne Schuld dabei; der Vorwurf trifft gerade umgekehrt, abgesehen von dem Verhalten Belgiens, diejenigen Vereinsstaaten, welche durch ihren Widerspruch gegen eine allgemeine Ermäßigung der Eisenzölle zugleich den Weg zur Regelung der handelspolitischen Verhältnisse mit Belgien von vornherein abgeschnitten

haben. Noch jetzt sind wir, wie auch meine Circular-Depeſche vom 5. d. Mts. andeutet, zu einer allgemeinen Ermäßigung der Eiſenzölle bereit.

Wenn Ihnen aber dort die faſt ungläubliche Behauptung vorgehalten worden iſt, daß man in dem Aufhören der vertragsmäßigen Beziehungen zu Belgien ſelbſt einen Act der Unfreundlichkeit von Preußen gegen Oeſterreich erblicken könnte, — ſo iſt das eine Inſinuation, die in ſich ſelbſt zerfällt. Ich will hier unerörtert laſſen, auf weſſen Rath gerade Bayern ſeinen Widerſpruch gegen unſere Vorſchläge wegen der Eiſenzölle erhoben hat; aber ſo viel iſt gewiß, daß Oeſterreich ſich am Wenigſten wird zu beklagen haben, wenn den differentiellen Begünſtigungen Belgiens von Seiten des Zollvereins ein Ziel geſetzt wird.

Ich kann daher nur dringend wünſchen, daß Ew. Hochwohlgeboren unangefeht mit Ihrem ganzen Einfluß dahin wirken, daß man ſich auch dortſeits mit unſeren Geſichtspunkten für das Verfahren gegen Belgien einverſtanden erkläre, und daß man uns auch die Ermächtigung zur Ergreifung von Repreſſalien für den Fall, daß ſolche durch das Verhalten Belgiens nothwendig werden, ertheile. Zu wiederholten Malen haben ſich dergleichen Vergeltungs-Maßregeln als wirksam bewährt; ohne ſelbige ſteht der Zollverein waffenlos da. Will man anfrichtig die den Zollvereins-Staaten nützlichen Conceſſionen Belgiens erhalten, ſo darf man auch die Mittel nicht ſchonen, um Unbill abzuwehren.

Die Denſchrift, deren Mittheilung Ew. Hochwohlgeboren am Schluſſe Ihres Berichts wünſchen, war auf die Vorausſetzung gegründet, daß unſere Vorſchläge wegen allgemeiner Ermäßigung der Eiſenzölle Annahme finden würden; da dieſe Vorausſetzung nicht in Erfüllung gegangen iſt, hat jene Denſchrift einen großen Theil ihrer Bedeutung verloren. Dagegen nehme ich nicht Anſtand, zu Ihrer vollſtändigen Information ein Exemplar des beſondern Protokolls vom 8. November d. J. beizufügen.

Vorſtehende Depeſche iſt nur zu Ihrer perſönlichen Kenntnißnahme beſtimmt, und um Sie in den Stand zu ſetzen, den dortſeitigen Einwendungen mit Nachdruck entgegenzutreten und auf eine baldige zuſtimmende Erklärung zu unſeren Anträgen in dieſer Angelegenheit hinzuwirken. Ich empfehle ſolche Ihrer ganzen Fürſorge, und werde Ihrem Bericht darüber mit Intereſſe entgegenſehen.

Berlin, den 7. December 1853.

(gez.) Manteuffel.

An  
den Königlich Gefandten  
Herrn von Bockelberg  
Hochwohlgeboren

in  
München.

## Année XLVIII.

### Aperçu

des propositions pour la conclusion d'un traité de commerce et de navigation entre les Etats du „Zollverein“ et le Royaume des Pays-Bas.

#### I. Concessions réciproques.

1. Assimilation des pavillons respectifs avec le pavillon national pour la navigation maritime:

soit par rapport aux droits à acquitter par les navires à leur arrivée, pendant leur séjour et à leur départ;

soit par rapport à la faculté d'importer, d'exporter et d'expédier en transit les produits et objets du commerce:

soit enfin par rapport aux droits quelconques, imposés actuellement ou à imposer à l'avenir aux articles de commerce, importés, exportés ou en transit; ainsi que par rapport aux primes, remboursements de droit ou autres avantages, accordés présentement ou à accorder à l'avenir pour l'importation, l'exportation ou le transit des dits objets;

sans égard au pays, d'où les navires ou leurs cargaisons viennent ou pour lequel les navires ou leurs cargaisons sont destinés.

Quant au cabotage, les lois actuellement en vigueur seront maintenues des deux côtés.

2. Assimilation des pavillons respectifs avec le pavillon national pour la navigation des eaux intérieures, appartenantes aux Parties contractantes, et situées entre la haute mer et les rivières; ainsi que pour la navigation du Rhin, de ses deux bras, le Leck et le Waal, et des voies d'eau naturelles ou artificielles, qui communiquent avec le Rhin ou ses embranchements,

soit par rapport au droit de naviguer sur ces eaux et chenaux,

soit par rapport aux droits à acquitter par les navires soit pour cette navigation même soit dans les ports sur lesdits eaux et chenaux,

soit par rapport à la faculté d'importer, d'exporter ou de faire passer en transit sur ces eaux et chenaux les produits et objets du commerce,

soit enfin par rapport aux droits quelconques, imposés en ce moment ou à imposer à l'avenir aux articles de commerce, importés, exportés ou en transit; ainsi que par rapport aux primes, remboursements de droit ou autres avantages, accordés présentement ou qui seraient accordés plus tard à la navigation des dits eaux, ou à l'importation, l'exportation ou au transit des articles de commerce,

sans aucun égard à la nature des navires, que ce soient des vaisseaux de mer ou de simples bateaux; que dans le premier cas

il y ait lieu, ou non, de les considérer comme des bâtiments du Rhin, conduits par un navigateur à patente; enfin sans égard au pays, d'ou les navires ou leurs cargaisons viennent, ou pour lequel ils sont destinés.

Il est bien entendu que dans les eaux intérieures ci dessus mentionnés sont compris l'Escaut oriental et occidental.

3. Exemption des bâtiments réciproques de tout droit de reconnaissance pour la navigation intérieure entre Coblenz et Emmerich d'une part, et entre Lobith, Krimpen et Gorkum de l'autre.

4. Etablissement resp. entretien entre Cologne et Rotterdam et Dordrecht d'un tirant d'eau d'au moins deux pieds au dessous de zéro du cran de Cologne de la part des Parties contractantes, chacune pour l'étendue du fleuve qui lui appartient. Pour ce qui regarde l'établissement, il sera effectué dans l'espace de deux ans.

L'indication de ce tirant d'eau d'après le cran de Nimègue ou tel autre cran Néerlandais est expressément réservée.

5. Exemption des navires respectifs de l'obligation de prendre et de payer des pilotes pour la navigation entre Coblenz et Rotterdam resp. Amsterdam ou Dordrecht; et fixation d'un droit de pilotage, — correspondant à celui qui existe en ce moment en Prusse et basé sur des principes uniformes pour le cas où le capitaine juge à propos de se servir d'un pilote.

Aucun droit de bouée ne sera perçu des navires respectifs sur la partie du fleuve susindiquée.

6. Traitement des commerçants et industriels respectifs, quant aux droits qu'ils ont à payer pour l'exercice de leur commerce ou de leurs industrie sur le même pied que les nationaux, et exemption des fabricants et industriels qui ne font que des achats pour leurs fabriques ou leur industrie, ainsi que des voyageurs qui au lieu de marchandises n'en colportent que des échantillons pour chercher des commandes de tout droit de patente, supposé qu'ils sont en droit d'exercer leur industrie dans l'Etat où ils sont domiciliés, en payant les taxes que les lois de cet Etat leur imposent, ou qu'ils sont exclusivement au service de pareils commerçants ou industriels.

7. Exemption des bateliers respectifs, naviguant sur les eaux désignés ad I. 2., du droit de patente, ainsi que de tout autre droit personnel, dès qu'ils payent déjà un tel droit dans l'Etat où ils ont leurs domicile.

8. Perception d'après la jauge Rhénane des droits d'entrée, de sortie et de transit, imposés aux céréales, légumes secs, semences et houilles, qui sont importés dans les Etats du „Zollverein“ ou dans les Pays-Bas sur les bâtiments du Rhin respectifs, que ces bâtiments aient charge complète, ou qu'ils soient chargés seulement en partie.

9. Conclusion d'un arrangement pour la répression de la fraude à la frontière des pays respectifs; en prenant pour modèle la Convention conclue le 26 Juin 1846 entre le „Zollverein“ et la Belgique.

## II. Concessions du Zollverein.

1. Traitement de tous les produits des Colonies Néerlandaises, comme de tous les produits de la pêche Néerlandaise lors de leur importation dans le „Zollverein“ — que l'importation ait lieu directement desdites Colonies ou par l'intermédiaire des ports et places de Commerce des Pays-Bas, par mer, sur les fleuves ou par terre, — sur le même pied que les produits similaires des nations les plus favorisées; et réduction du droit d'entée sur le riz Néerlandais à la moitié du droit actuel.

2. Exemption des cargaisons des navires Néerlandais du droit de navigation du Rhin (établi par la convention de Mayence du 31 Mars 1831 Art. 14 sub 2), dans les cas prévus à l'Art. 7 ad I. du traité de navigation du 3 Juin 1837; et réduction de ce même droit à la moitié dans tous les autres cas. Cependant cette dernière réduction n'aura lieu que pour les marchandises, qui ont à acquitter le montant entier du droit.

3. Faculté des navigateurs Néerlandais, qui veulent se rendre directement et sans s'arrêter d'Emmerich à Coblentz ou vice versâ, de payer d'avance le total des droits à acquitter, savoir: à Coblentz s'ils descendent, et à Emmerich s'ils montent le Rhin.

4. Réduction des droits de transit à un demi-gros par quintal:

- a) pour toutes les marchandises, qui entrent par terre sur la frontière entre le „Zollverein“ et les Pays-Bas, et qui de Cologne ou de quelque port du Rhin au dessous de Cologne sortent du „Zollverein“ sur le Rhin, soit en amont, soit en aval;
- b) pour celles qui entrent sur le Rhin par Emmerich ou Neubourg, et qui de Cologne ou d'un port du Rhin ou dessous de Cologne sont exportées par terre sur la frontière entre le „Zollverein“ et les Pays-Bas;
- c) pour celles, qui, touchant le territoire du „Zollverein“ sont expédiées des Pays-Bas pour la Belgique, de la Belgique pour les Pays-Bas et des Pays-Bas pour les Pays-Bas; enfin
- d) pour celles qui entrent par terre sur la frontière entre le Zollverein et les Pays-Bas, et sont exportées par la frontière entre Sarrebrück et Mittenwald, et vice versâ.

Il s'entend de reste, que dans tous les cas précités il sera perçu des marchandises, transportées sur le Rhin, outre le droit de transit le droit de navigation du Rhin, en tant que la perception de ce droit sera encore permise, aux termes du Nr. 2 ci-dessus.

## III. Concessions des Pays-Bas.

1. Traitement de tous les produits du sol et de l'industrie des Etats du „Zollverein“, lors de leur importation dans les Pays-Bas et ses colonies — que l'importation ait lieu par mer, sur les fleuves, sur les eaux intérieures ou par terre — sur le même pied que les produits similaires des nations les plus favorisées; et réduction des droits pour l'importation dans les Indes Néerlandaises de divers articles du „Zollverein“, dont la désignation est réservée.

2. Exemption des cargaisons des navires du „Zollverein“ — qu'elles soient déchargées dans un port Néerlandais, ou transbordées, ou destinées au transit direct — du paiement du droit de navigation du Rhin, et du droit fixe, ainsi que de tout autre droit; perçu en ce moment ou qui serait perçu à l'avenir sur les eaux et chenaux mentionnés ad I. 2. pour le transit des marchandises, venant des Etats du „Zollverein“ ou destinées pour ces Etats.

3. Faculté des navigateurs du „Zollverein“ de choisir telle voie qu'il leur plaira pour aller du Rhin en mer et vice versa, sans être traités pour cela autrement que s'ils s'étaient servi des voies, désignées à l'Art. 3 de la Convention de Mayance du 31 Mars 1831.

4. Traitement des bâtimens du „Zollverein“ dans les Colonies Néerlandaises sur le même pied que les nationaux:

soit par rapport aux droits à acquitter des navires à leur entrée, pendant leur séjour et à leur sortie;

soit par rapport à la faculté; d'importer et d'exporter des produits et objets de commerce;

soit enfin par rapport aux droits de tout genre, acquittés présentement ou à acquitter à l'avenir des objets de commerce importés ou exportés; comme aussi par rapport aux primes, remboursements de droits ou autres avantages, qui sont accordés en ce moment ou qui seront accordés à l'avenir pour l'importation et l'exportation des objets de commerce;

sans égard au pays, d'où les navires ou leurs cargaisons viennent ou pour lequel les navires ou leurs cargaisons sont destinés.

5. Faculté des navires du „Zollverein“ d'exporter des Colonies Néerlandaises aux Indes Orientales, pour être importés dans les ports ou avantports du „Zollverein“, les produits desdites Colonies, et spécialement les rotins en bottes et le bois de sapan en telles quantités qu'ils voudront, et les autres produits dans une quantité annuelle de 8000 tonneaux ou 4000 Lasts au plus, contre le paiement des droits, auxquels est soumise l'exportation de ces mêmes produits pour les Pays-Bas sur navires Néerlandais.

6. Etablissement d'un port franc à Rotterdam dans le sens de de l'Art. 10 de la Convention de Mayance du 31 Mars 1831; et en attendant — jusqu'à ce que ce port franc sera établi — exemption des marchandises, mises en dépôt à Rotterdam en vertu de l'Art. 6 de la dite convention de tous droits de magasinage, autres ou plus forts que ceux stipulés à l'Art. 69 de cette même convention.

## Annexe XLIX.

### Traité de navigation entre la Prusse et la France.

#### Art. I.

Les navires Français venant directement des ports de France avec chargement et sans chargement de tout port quelconque, ne payeront, dans les ports de Prusse, soit à l'entrée, soit à la sortie, soit durant leur séjour, d'autres ni de plus forts droits de tonnage, de pilotage, de quarantaine, de port, de phare, ou autres charges qui pèsent sur la coque du navire sous quelque dénomination que ce soit, perçus au profit de l'Etat; des communes, de corporations locales, de particuliers ou établissements quelconques, que ceux dont sont ou seront passibles, en Prusse, les navires Prussiens venant des mêmes lieux et ayant la même destination.

Par réciprocité, et jusqu'à ce qu'il convienne à la Prusse d'exempter ses propres navires de tout droit de tonnage, comme la France le fait pour les siens, les navires Prussiens venant directement des ports de Prusse avec chargement, et sans chargement, de tout port quelconque, ne payeront dans les ports de France, soit à l'entrée, soit à la sortie, soit durant leur séjour, d'autres ni de plus forts droits de tonnage que ceux que les navires Français auront à payer en Prusse, conformément à la stipulation qui précède. On fixera sous ce rapport un taux moyen. Ils seront d'ailleurs assimilés aux navires Français pour tous les autres droits ou charges énumérés dans le présent article. Les exceptions à la franchise de pavillon qui atteindraient, en France les navires Français venant d'ailleurs que de la Prusse ou allant ailleurs qu'en Prusse, seront communes aux navires Prussiens faisant les mêmes voyages; et cette disposition sera réciproquement applicable, en Prusse aux navires Français.

(Traité entre la France et la Belgique du 17 Novembre 1849. Article 2.)

#### Art. II.

En ce qui concerne le placement des navires, leur chargement, et leur déchargement dans les ports, rades, havres et bassins, et généralement pour toutes les formalités et dispositions quelconques auxquelles peuvent être soumis les navires de commerce, leurs équipages et leurs cargaisons, il est convenu qu'il ne sera accordé, aux navires nationaux dans l'un des deux Etats aucun privilège, ni aucune faveur qui ne le soit également aux navires de l'autre Puissance; la volonté des hautes Parties contractantes étant que, sous ce rapport aussi, leurs bâtiments soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

(Traité entre la France et la Belgique du 17 Novembre 1849.  
Article 3.)

Art. III.

La nationalité des bâtiments sera admise, de part et d'autre d'après les lois et règlements particuliers à chaque pays, au moyen des titres et patentes délivrés par les Autorités compétentes aux capitains, patrons ou bateliers. Les hautes parties contractantes se réservent d'échanger une énumération claire et précise des papiers et documents dont les Etats respectifs exigent que leurs navires soient munis. Si après cet échange qui aura lieu au plus tard trois mois après l'échange des ratifications du présent traité, l'un des deux Etats se trouvait dans le cas, de changer ou de modifier ses ordonnances à cet égard, il en sera fait à l'autre une communication officielle.

(Traité entre la France et la Belgique du 17 Novembre 1849.  
Article 4.)

Art. IV.

Tous les produits et autres objets de commerce dont l'importation ou l'exportation pourra légalement avoir lieu dans les Etats de l'une des hautes parties contractantes par navires nationaux pourront également y être importés ou en être exportés par des navires de l'autre Puissance. Les marchandises importées dans les ports des deux pays par des navires de l'une ou de l'autre Puissance, pourront y être livrées à la consommation, au transit ou à la réexportation, ou enfin être mises en entrepôt, au gré du propriétaire ou de ses ayants cause, le tout sans être assujetties à des droits de magasinage, de surveillance ou autres charges de même nature plus forts que ceux auxquels seront soumises les marchandises apportées par navires nationaux.

(Traité entre la France et la Belgique du 17 Novembre 1849.  
Article 6.)

Art. V.

Les marchandises de toute nature, importées directement de Prusse en France, sous pavillon Prussien, et réciproquement, les marchandises de toute nature importées directement de France en Prusse, sous pavillon Français jouiront des mêmes exemptions, restitutions de droits, primes ou autres faveurs quelconques, ne payeront respectivement d'autres ni de plus forts droits quelconques de douane, de navigation ou de péage perçus au profit de l'Etat, des communes, des corporations locales, de particuliers ou d'établissements quelconques, et ne seront assujetties à aucune autre formalité que si l'importation en avait lieu sous pavillon national.

Il est expressément entendu que les conditions spéciales imposées, en France, aux arrivages des entrepôts Européens sous pavillon Français s'appliqueront aux produits expédiés en France des entrepôts de Prusse sous pavillon Prussien. Réciproquement les conditions spéciales, qui pourraient être imposées en Prusse aux arrivages des entrepôts Européens sous pavillon Prussien s'appliqueront aux

produits expédiés en Prusse des entrépôts de France sous pavillon Français.

(Traité entre la France et la Belgique den 17 Novembre 1849. Article 7.)

Art. VI.

Les articles précédents ne sont pas applicables au cabotage, c'est à dire au transport de produits ou marchandises chargés dans un port avec destination pour un autre port du même territoire, en autant que d'après les lois du pays ce transport est réservé exclusivement à la navigation nationale.

Art. VII.

Les ports situés aux embouchures des fleuves depuis l'Elbe jusqu'à l'Ems, y compris ces deux fleuves devant être comptés au nombre des débouchés du Royaume de Prusse les hautes Parties contractantes sont convenues d'assimiler ces ports aux ports Prussiens pour tout ce qui par rapport à la navigation et l'importation en course directe a été stipulé aux articles I et V. Par réciprocité Sa Majesté le Roi de Prusse consent, à considérer les ports à l'embouchure de l'Escaut, comme des avant-ports de la France et à traiter les navires Français qui en arrivent, comme s'ils venaient de ports de mer français.

Art. VIII.

Les marchandises de toute nature qui seront exportées de Prusse par navires Français ou de France par navires Prussiens pour quelque destination que ce soit, ne seront pas assujetties à d'autres droits ni formalités de sortie que si elles étaient exportées par navires nationaux, et elles jouiront sous l'un et l'autre pavillon de toutes primes ou restitutions de droits ou autres faveurs qui sont ou seront accordées, dans chacun des deux pays, à la navigation nationale.

Toute fois il est fait exception à ce qui précède et à la stipulation de l'article V, en ce qui concerne les avantages dont les produits de la pêche nationale sont ou pourront être l'objet.

(Traité entre la France et la Belgique den 17 Novembre 1849. Article 8.)

Art. IX.

Les navires de l'une des hautes Parties contractantes entrant dans un des ports de l'autre et qui n'y voudraient décharger qu'une partie de leur cargaison, pourront, en se conformant, toutefois aux lois et réglemens des Etats respectifs, conserver à leur bord la partie de la cargaison qui serait destinée à un autre port, soit du même pays, soit d'un autre, et la réexporter, sans être astreints à payer, pour cette dernière partie de leur cargaison, aucun droit de douane, sauf ceux de surveillance, lesquels d'ailleurs ne pourront naturellement être perçus qu'au taux fixé pour la navigation nationale.

(Traité entre la France et la Belgique du 17 Novembre 1849. Article 9.)

Art. X.

Les navires appartenant à une des hautes Parties contractantes, qui entrent en relâche forcée dans un des ports des hautes Parties contractantes, y seront complètement affranchies du droit de tonnage et d'expédition, ils n'y payeront quant à d'autres charges soit pour le navire soit pour son chargement, que les droits auxquels les nationaux sont assujettis dans le même cas, et y jouiront des mêmes faveurs et immunités, pourvu que la nécessité de la relâche soit légalement constatée, que ces navires ne fassent aucune opération de commerce et qu'ils ne séjournent dans le port plus longtemps que ne l'exige le motif qui a nécessité la relâche. Les déchargements et rechargements, motivés par le besoin de réparer les bâtiments, ne seront point considérés comme opération de commerce.

Art. XI.

En tout ce qui concerne les droits de navigation les deux hautes Parties contractantes se promettent réciproquement de n'accorder aucun privilège, faveur ou immunité à un autre Etat qu'il ne soit aussi et à l'instant étendu à leurs sujets respectifs, gratuitement si la concession en faveur de l'autre Etat est gratuite et en donnant la même compensation ou l'équivalent, si la concession a été conditionnelle.

(Traité entre la France et la Belgique du 17 Novembre 1849.  
Article 12.)

Art. XII.

Les hautes Parties contractantes s'accordent réciproquement le droit de nommer dans les ports et places de commerce de l'autre des Consuls généraux, Consuls, Vice-Consuls et Agents commerciaux, se réservant toutefois de n'en pas admettre dans tels lieux qu'elles jugeront convenable d'en excepter généralement. Ces consuls généraux, Consuls, Vice-Consuls ou agents jouiront des mêmes privilèges, pouvoirs et exemptions, dont jouissent ceux des nations les plus favorisées, mais dans le cas où ils voudraient exercer le commerce, ils seront tenus de se soumettre aux mêmes lois et usages, auxquels sont soumis dans le même lieu, par rapport à leurs transactions commerciales, les particuliers de leur nation.

Art. XIII.

Les dits Consuls-généraux, Consuls, Vice-Consuls et Agents consulaires de chacune des deux hautes Parties contractantes, résidant dans les Etats de l'autre, recevront des Autorités locales toute aide et assistance pour la recherche, saisie et arrestation des marins et autres individus faisant partie de l'équipage des navires de guerre ou de commerce de leurs pays respectifs, qu'ils soient ou non inculpés de crimes, délits ou contraventions commis à bord desdits bâtiments.

A cet effet, ils s'adresseront, par écrit, aux tribunaux, juges ou fonctionnaires compétents, et justifieront, par l'exhibition des registres du bâtiment, rôle d'équipage ou autres documents officiels, ou bien si le navire était parti, par la copie desdites pièces, dûment

certifiée par eux, que les hommes qu'ils réclament ont réellement fait parti du dit équipage.

Sur cette demande ainsi justifiée la remise ne pourra leur être refusée. Les dits déserteurs, lors qu'ils auront été arrêtés, resteront à la disposition desdits Consuls-généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents consulaires et pourront même être détenus et gardés dans les prisons du pays, à la réquisition et aux frais des agents précités, jusqu'au moment où ils seront réintégrés à bord du bâtiment auquel ils appartiennent, ou jusqu'à ce qu'une occasion se présente de les renvoyer dans le pays desdits agents sur un navire de la même ou de toute autre nation.

Si pourtant, cette occasion ne se présentait point, dans le délai de trois mois, à compter du jour de l'arrestation, ou si les frais de leur emprisonnement n'étaient pas régulièrement acquittés par la partie à la requête de laquelle l'arrestation a été opérée, lesdits déserteurs seront remis en liberté, sans qu'ils puissent être arrêtés de nouveau pour la même cause.

Néanmoins, si le déserteur avait commis, en outre quelque délit à terre, son extradition pourra être différée par les Autorités locales jusqu'à ce que le tribunal compétent ait dûment statué sur le dernier et que le jugement intervenu ait reçu son entière exécution.

Il est également entendu que les marins ou autres individus faisant partie de l'équipage, sujets du pays où la désertion a lieu, sont exceptés des stipulations du présent article.

#### Art. XIV.

Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires Français naufragés sur les côtes de Prusse seront dirigées par les Consuls généraux, Consuls ou Vice-Consuls de France, et, réciproquement, les Consuls-généraux, Consuls ou Vice-Consuls Prussiens dirigeront les opérations relatives au sauvetage des navires naufragés ou échoués sur les côtes de France. L'intervention des Autorités locales aura seulement lieu dans les deux pays pour maintenir l'ordre, garantir les intérêts des sauveteurs s'ils sont étrangers aux équipages naufragés, et accuser l'exécution des dispositions à observer pour l'entrée et la sortie des marchandises sauvées. En l'absence et jusqu'à l'arrivée des Consuls et Vice-Consuls, les Autorités locales devront, d'ailleurs, prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection des individus et la conservation des effets naufragés.

Il est, de plus, convenu que les marchandises sauvées ne seront tenues à aucun droit de douane, à moins qu'elles ne soient admises à la consommation intérieure.

(Traité entre la France et la Belgique du 17 Novembre 1849. Article 15.)

#### Art. XV.

Le Gouvernement Français se déclare prêt à appliquer les dispositions du présent traité à ceux des Etats formant en ce mo-

ment, l'Association de douanes Allemande, qui viendraient à exprimer les désirs d'entrer en réciprocité avec la France.

Pour le cas où d'autres Etats Allemands accèderaient plus tard la dite association, on s'entendra aussi sur leur accession au présent traité.

Au reste les hautes Parties contractantes se réservent d'ouvrir au plus tôt des négociations pour amener la conclusion d'une convention de commerce propre à satisfaire les intérêts communs des Etats de l'Association de douane allemande et de la France.

#### Art. XVI.

Le présent traité restera en vigueur jusqu'au 31 décembre 1853, et si six mois avant expiration de ce terme ni l'une ni l'autre des hautes Parties contractantes n'aura pas annoncé par déclaration officielle son intention d'en faire cesser l'effet, il restera en vigueur pendant un an au delà de ce terme et ainsi de suite d'année en année.

#### Art. XVII.

Les ratifications du présent traité seront échangées à Berlin dans l'espace de deux mois à compter du jour de la signature ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Berlin.

## Zulage L.

### Entwurf eines Gesetzes zur Regelung des Auswanderungswesens.

#### §. 1.

Wer den Transport von Auswanderern gewerbsweise betreiben will, bedarf dazu einer besonderen polizeilichen Erlaubniß. Es sind nur Unternehmer von gutem Rufe und Zuverlässigkeit zuzulassen. Die Gründe der Zurückweisung ist die betreffende Behörde nur der vorgesetzten Behörde, nicht dem Nachsuchenden anzuzeigen, verbunden.

Dasselbe gilt von denen, welche als Agenten solcher Unternehmer den Transport für Auswanderer gewerbsweise vermitteln. Die Agenten müssen im Inlande ihren festen Wohnsitz haben.

#### §. 2.

Die §. 1 vorgeschriebene Erlaubniß wird von der Regierung des Bezirks erteilt, in welchem der Unternehmer resp. der Haupt-Agent (§. 3) seinen Wohnsitz hat. Bei Personen, welche dem diesseitigen Staatsverbaude

nicht angehören, ist zuvor die Genehmigung des Ministerii für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten einzuholen. (§. 18 Allgemeine Gewerbeordnung.)

Die ertheilte Erlaubniß kann jederzeit wieder zurückgenommen werden.

§. 3.

Unternehmer, welche außerhalb des diesseitigen Staatsverbandes ihren Wohnsitz haben, müssen, wenn sie zum Gewerbebetriebe zugelassen werden (§. 2), zu ihrer Vertretung in allen, auf das Unternehmen bezüglichen Angelegenheiten im Inlande einen Haupt-Agenten bestellen und im Wohnorte desselben ihren gerichtlichen Wohnsitz nehmen. Die für denselben in beglaubigter Form auszustellende Vollmacht ist bei der Regierung niederzulegen, in deren Bezirk dessen Wohnort sich befindet.

Die Unternehmer, deren Bevollmächtigte und Vertreter (Agenten, Correspondenten, Schiffsführer etc.) sind in Beziehung auf alle jene Angelegenheiten und die daraus entstehenden Rechtsverbindlichkeiten den in Preußen bestehenden Gesetzen und insbesondere den Bestimmungen des gegenwärtigen Gesetzes unterworfen, und verpflichtet, an allen Orten, wo sie diesferhalb belangt werden können, danach Recht zu nehmen.

§. 4.

Der Unternehmer und der Haupt-Agent (§. 3) haften als Selbstschuldner für alle von ihren Agenten eingegangenen Verpflichtungen. Desgleichen haftet der Haupt-Agent (§. 3) mit dem ausländischen Unternehmer solidarisch für alle von ihnen eingegangenen Verbindlichkeiten. Für die genaue Erfüllung der gesetzlichen und vertragsmäßigen Verpflichtungen, welche die Unternehmer selbst, oder welche deren Agenten für sie übernehmen, ist, vor Aushändigung der Concession, bei der Regierung eine, in jedem Falle näher zu bestimmende Caution zu bestellen.

Die Caution haftet auch für allen Schaden, welcher den Auswanderern durch wissentliche falsche Angaben der Unternehmer, deren Haupt- oder Unter-Agenten entsteht.

§. 5.

Die von den Unternehmern oder deren Haupt-Agenten bevollmächtigten Agenten haben beglaubigte Abschriften der ihnen ertheilten Vollmachten bei den Polizeibehörden ihres Wohnortes niederzulegen, welche die ertheilte Erlaubniß durch das Amtsblatt des Regierungs-Bezirks bekannt machen, und in gleicher Weise den Widerruf der Vollmacht, oder die Zurücknahme der ertheilten polizeilichen Erlaubniß zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Hinsichtlich der den Unternehmern und Haupt-Agenten ertheilten polizeilichen Genehmigung oder deren Zurücknahme erläßt die Regierung des Bezirks diese Bekanntmachungen.

Unternehmer und Haupt-Agenten haben die Zurücknahme der in Beziehung auf die Beförderung von Auswanderern ertheilten Vollmachten sofort der Bezirks-Regierung, beziehungsweise den Ortspolizei-Behörden anzuzeigen.

§. 6.

Der Unternehmer haftet für die Erfüllung der von ihm oder seinen

Agenten abgeschlossenen Verträge bis zur Ausschiffung der Auswanderer im Bestimmungshafen. (§ 9 Nr. 6 Lit. c.)

§. 7.

Auf Zurückgabe der Caution kann angetragen werden Seitens des Unternehmers, wenn er den Gewerbebetrieb aufgibt, oder ihm die ertheilte Erlaubniß entzogen wird, Seitens des Haupt-Agenten, Falls die Caution von diesem bestellt ist, wenn er die ihm übertragenen Geschäfte niederlegt, wenn die ihm ertheilte Vollmacht widerrufen oder die dem Unternehmer oder ihm ertheilte Concession zurückgenommen wird.

Der Antrag ist im Amtsblatt derjenigen Regierung, in deren Bezirk der Unternehmer, bei ausländischen Unternehmern der Haupt-Agent, seinen Wohnsitz hat, Behufs Anmeldung etwaiger Ansprüche, binnen einer Frist von sechs Monaten bekannt zu machen. Werden dergleichen Ansprüche angemeldet, so müssen solche innerhalb weiterer Frist von sechs Monaten nach dem Eingange der Anmeldung beim Gericht anhängig gemacht werden, welches die Regierung von dem Ansprüche zu benachrichtigen hat.

Wird innerhalb der ersten Frist kein Anspruch angemeldet oder wird solcher innerhalb der zweiten Frist nicht gerichtlich anhängig gemacht, so erfolgt die Rückgabe der Caution an den Empfangsberechtigten. Wird dagegen ein Anspruch gerichtlich anhängig gemacht, so wird die Caution, soweit es zur Deckung desselben erforderlich ist, bis zur rechtskräftigen Entscheidung zurückbehalten.

In allen Fällen sind die etwa gegen den Unternehmer, den Haupt-Agenten oder einen Agenten festgesetzten Strafen, sowie die erwachsenen Kosten vor der Zurückgabe der Caution zu berichtigen.

§. 8.

Verträge mit Personen, welche in überseeische Länder auswandern wollen, dürfen sich nicht auf die Beförderung bis zum Einschiffungshafen beschränken, sondern müssen auf die Beförderung über See mit gerichtet sein.

§. 9.

Alle Transportverträge mit Auswanderern müssen

1. schriftlich in deutscher Sprache abgefaßt und für jeden Contrahenten ausgefertigt sein;  
dieselben müssen enthalten:
2. den Tauf- und Familiennamen jeder einzelnen auswandernden Person, ihr Alter, Stand und Wohnort mit Angabe des Kreises;
3. die Bezeichnung des Hafens, in welchem die Einschiffung erfolgen soll, und des Bestimmungsortes, desgleichen die Art und Weise der Beförderung bis zum Einschiffungshafen, sofern diese mitbedungen ist;
4. den Namen des Schiffes, mit welchem der Transport bewirkt werden und die Bezeichnung des Tages, an welchem die Einschiffung erfolgen soll;
5. die genaue Angabe des Ueberfahrtspreises.
6. In den Transportverträgen hat sich der Unternehmer zu verpflichten:
  - a) zur mactgeltlichen Lieferung von Kost und Wohnung, oder entsprechender, in Gelde festzusetzender Entschädigung für jeden Tag, um welchen die Abfahrt über den vorbestimmten Einschiffungstag ohne Schuld oder Hindernisse in der Person

des Auswanderers verzögert wird, und zwar ohne allen weiteren Vorbehalt, ob diese Verzögerung durch die Schuld eines Agenten, Rheders, Schiffsführers zc. oder durch Zufall herbeigeführt sei;

- b) den Auswanderer und sein Gepäck um den bedungenen Preis an den Bestimmungsort auch dann zu bringen, wenn das betreffende Schiff auf der Reise durch irgend einen Unfall an deren Fortsetzung verhindert wird;
- c) dem Auswanderer während der Seereise, und Falls die Aus-schiffung nicht früher erfolgt, auch noch zwei Tage nach An-kunft des Schiffes im Aus-schiffungshafen Aufenthalt an Bord, gutes Trinkwasser in genügender Maße, desgleichen gesunde, hinreichende und im Einzelnen bestimmte Beköstigung zu ge-währen, letztere, insofern der Auswanderer nicht ausdrücklich im Vertrage erklärt, daß er für seine Beköstigung selbst Sorge;
- d) dem Auswanderer, Falls er im Zwischen-deck reiset, in dem-selben einen Raum von mindestens zwölf Quadratfuß freier Deckoberfläche und von mindestens sechs Fuß Höhe zu ge-währen; Kinder unter einem Jahre werden nicht mitgerechnet;
- e) für alle aus unterlassener oder nicht gehörig erfolgter Er-füllung des geschlossenen Vertrages von Seiten der Agenten, Rheder oder Schiffsführer zc. den Auswanderern erweislich erwachsenen Schäden aus eigenen Mitteln zu haften.

7. Endlich müssen die Verträge den Ort und Tag des erfolgten Ab-schlusses enthalten und von sämtlichen Contrahenten unterschrieben sein.

Für die des Schreibens Unkundigen genügt zur Gültigkeit des Vertrags, daß die unter Zuziehung zweier Zeugen erfolgte Vor-lesung und Genehmigung des Vertrages durch die Ortspolizei-Behörde bescheinigt wird.

#### §. 10.

Die in dem §. 9 Nr. 6 Lit. a.—e. enthaltenen Bestimmungen dürfen vertragsmäßig nicht abgeändert werden. Fehlen im Vertrage die, jenen Vorschriften entsprechenden Bestimmungen, so gelten jene Vorschriften ebenso, als wenn solche im Vertrage ausgedrückt wären, und für die zu gewährende Kost und Wohnung tritt eine Geldentschädigung ein von 15 Sgr. bei Erwachsenen, von 7½ Sgr. bei Kindern unter 10 Jahren für jeden Tag.

#### §. 11.

Die Unternehmer beziehungsweise die Agenten sind verpflichtet, den im §. 9 vorgeschriebenen Bestimmungen entsprechende Register zu führen, die Doppelschriften der Verträge, versehen mit den Ordnungszahlen der Register sorgfältig aufzubewahren und auf Erfordern den Behörden oder deren Abgeordneten vorzulegen.

#### §. 12.

Die Unternehmer und Agenten sind verpflichtet, jedem Auswanderer eine Abschrift oder einen Abdruck gegenwärtiger Verordnung zu übergeben.

#### §. 13.

Die Unternehmer (§. 1—3) haben zur Sicherstellung der im §. 9 Nr. 6 Lit. b bezeichneten Verpflichtung auf Höhe des Betrages der Passage-

gelder und außerdem von 20 Thlrn. für den Kopf (Verwendungsgelder) Affekuranz zu nehmen und dies durch Vorlegung der betreffenden Verträge der Regierung nachzuweisen, in deren Bezirk sie, resp. der Haupt-Agent ihren Wohnsitz haben.

§. 14.

Das Anwerben und Verleiten zum Auswandern ist den Unternehmern und Agenten unter sagt. (Gesetz vom 20. Januar 1820).

§. 15.

Jeder Unternehmer oder Haupt-Agent hat halbjährlich am 1. Januar und 1. Juli der Regierung in deren Bezirk sein Wohnort gelegen ist, über die Beförderung von Auswanderern, welche er selbst, oder durch seine Agenten bewirkt hat, unaufgefordert Bericht zu erstatten.

§. 16.

Wer ohne die vorgeschriebene Erlaubniß (§. 1—5) den Transport von Auswanderern betreibt oder vermittelt, verfällt in eine Geldbuße bis zu 500 Thlr. oder verhältnismäßige Gefängnißstrafe. Gleichergestalt wird die Zuwiderhandlung wider die in den §. 8—13 und 15 ertheilten Vorschriften gehandelt, vorbehaltlich des Anspruches der Betheiligten auf Schadenersatz.

§. 17.

Die Minister des Innern und für Handel u. sind ermächtigt, die, zur Sicherung überseeischer Auswanderungen von Preussischen Seehäfen aus erforderlichen Vorschriften über Verproviantirung der Schiffe, über den, für die Unterbringung der Passagiere erforderlichen Schiffsraum, über die Verpflegung der Passagiere am Hafenplatz bis zur Einschiffung und über die Affekuranz der Passage- und Verwendungsgelder (§ 13) nach dem Bedürfnisse nähere Bestimmungen zu treffen, desgleichen das zur Ausführung der gegenwärtigen Verordnung Erforderliche anzuordnen und Uebertretungen der von ihnen erlassenen Reglements mit Geldbuße bis zu 20 Thlr. oder verhältnismäßiger Gefängnißstrafe zu bedrohen.

§. 18.

Die preussischen Consulu in den Abgangs- und Ankunfthäfen sowie an den Orten, welchen die Transportschiffe sonst anlaufen möchten, haben von den Beschwerden solcher Auswanderer, welche in Preußen über den Transport contrahirt haben, über die Nichterfüllung der von den Unternehmern oder deren Agenten übernommenen Verpflichtungen Kenntniß zu nehmen, solche möglichst festzustellen und darüber unverzüglich dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten Bericht zu erstatten. Sie sind verpflichtet, solchen und überhaupt Preussischen Auswanderern bei Befolgung ihrer Ansprüche vor auswärtigen Behörden (§. 3) Beistand zu gewähren.

§. 19.

Alle Unternehmer oder Agenten, welche sich mit dem Transport von Auswanderern bisher befaßt haben, müssen, auch wenn sie sich im Besitze einer polizeilichen Genehmigung befinden, binnen 14 Tagen nach Verkündigung dieses Gesetzes die im §. 1—5 vorgeschriebene Erlaubniß nachsuchen.

Wer die Nachsuchung der Concession in der gedachten Frist unterläßt oder nach erfolgter Zurückweisung des Concessiongesuches derartige Geschäfte fortsetzt, verfällt in die §. 16 bezeichnete Strafe.



## Unlage II.

### Bedingungen bei Zulassung von Agenten für Ausländer, welche den Transport von Auswanderern übernehmen.

März 1850.

#### §. I.

Die ausländischen Unternehmer haben einen Haupt-Agenten innerhalb des Preussischen Staates zu ihrer Vertretung in allen auf das Unternehmen bezüglichen Angelegenheiten zu ernennen und sich den in Preußen bestehenden Gesetzen, insbesondere den hinsichtlich der Auswanderungen erlassenen oder noch ergehenden Vorschriften zu unterwerfen. Dieselben haben in allen auf die Beförderung von Auswanderern sich beziehenden Streitigkeiten vor den Preussischen Gerichten des Wohnorts des Haupt-Agenten Recht zu nehmen. Die für den Haupt-Agenten in beglaubigter Form auszustellende Vollmacht ist bei der Regierung niederzulegen, in deren Bezirk dessen Wohnort sich befindet.

#### §. II.

Der Unternehmer und der Haupt-Agent haften als Selbstschuldner für alle von ihren Agenten eingegangenen Verpflichtungen. Desgleichen haftet der Haupt-Agent mit dem ausländischen Unternehmer solidarisch für alle von ihnen eingegangenen Verbindlichkeiten.

Für die genaue Erfüllung der vorstehenden, wie der gesetzlichen und vertragsmäßigen Verpflichtungen, welche die Unternehmer selbst, oder welche deren Agenten für sie übernehmen, ist, vor Aushändigung der Concession, bei der Regierung eine, in jedem Falle näher zu bestimmende Caution zu bestellen. Die Caution haftet auch für allen Schaden, welcher den Auswanderern durch wissentlich falsche Angaben der Unternehmer, deren Haupt- oder Unter-Agenten entsteht.

#### §. III.

Die von den concessionirten Unternehmern oder Haupt-Agenten Behufs ihres Gewerbebetriebes zu bestellenden Bevollmächtigten (Agenten) sind der Regierung, in deren Bezirk der Haupt-Agent wohnt, anzuzeigen, welche die Concessionirung derselben, sofern sie außerhalb ihres Bezirks wohnen, durch Vernehmung mit der betreffenden Regierung veranlaßt. Die Vollmacht muß von dem Unternehmer schriftlich ausgestellt und vom Gericht oder einem Notar beglaubigt sein und bei der Behörde, von welcher die Concession für den Agenten ertheilt wird, niedergelegt werden. Der Unternehmer oder Haupt-Agent hat die etwaige Zurücknahme der Vollmacht den Regierungen, in deren Bezirk der Haupt-Agent und der Agent wohnt, anzuzeigen.

Die Agentur erlischt nicht nur durch den Widerruf der Vollmacht, sondern auch durch Zurücknahme der dem Unternehmer, dem Haupt-Agenten oder dem Agenten ertheilten obrigkeitlichen Erlaubniß.

§. IV.

Jeder Unternehmer und Haupt-Agent haftet für die Erfüllung der von ihm oder seinen Bevollmächtigten (Agenten) abgeschlossenen Contracte bis zur Auschiffung der Auswanderer im Bestimmungshafen (§. VI Nr. 6 Lit. c.).

§. V.

Verträge mit Personen, welche in überseeische Länder auswandern wollen, dürfen sich nicht auf die Beförderung bis zum Einschiffungshafen beschränken, sondern müssen auch auf die Beförderung über See mitgerichtet sein.

§. VI.

Alle Transportverträge mit Auswanderern müssen

1. schriftlich in deutscher Sprache abgefaßt und für jeden Contrahenten ausgefertigt sein; dieselben müssen enthalten:
2. den Tauf- und Familiennamen jeder einzelnen auswandernden Person, ihr Alter, Stand und Wohnort mit Angabe des Kreises;
3. die Bezeichnung des Hafens, in welchem die Einschiffung erfolgen soll, und des überseeischen Bestimmungsortes, desgleichen die Art und Weise des Transports bis zum Einschiffungshafen, sofern dieser mit bedungen ist;
4. den bestimmten Tag, an welchem die Einschiffung im Seehafen erfolgen soll;
5. die genaue Angabe des Ueberfahrtspreises.
6. In den Transport-Verträgen hat sich der Unternehmer zu verpflichten:
  - a) zur unentgeltlichen Lieferung von Kost und Wohnung oder entsprechender, in Gelde festzusetzender Entschädigung für jeden Tag, um welchen die Abfahrt über den vorbestimmten Einschiffungstag ohne Schuld oder Hindernisse in der Person des Auswanderers verzögert wird, und zwar ohne allen Vorbehalt, ob diese Verzögerung durch die Schuld eines Agenten, Rhebers, Schiffsführers zc. oder durch Zufall herbeigeführt sei;
  - b) den Auswanderer und sein Gepäck um den bedungenen Preis an den Bestimmungsort auch dann zu bringen, wenn das betreffende Schiff auf der Reise durch irgend einen Unfall an deren Fortsetzung verhindert wird;
  - c) dem Auswanderer während der Seereise und, falls die Ausschiffung nicht früher erfolgt, auch noch zwei Tage nach Ankunft des Schiffes im Auschiffungshafen Aufenthalt an Bord, gutes Trinkwasser im genügenden Maße, desgleichen gesunde, hinreichende und im Einzelnen bestimmte Beköstigung zu gewähren, letztere, insofern der Auswanderer nicht ausdrücklich im Verträge erklärt, daß er für seine Beköstigung selbst sorge;
  - d) dem Auswanderer, falls er im Zwischendeck reiset, in demselben einen Raum von mindestens 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-Fuß freier Deckoberfläche und von mindestens 6 Fuß Höhe zu gewähren; Kinder unter einem Jahre werden nicht mitgerechnet;

- e) für alle aus unterlassener oder nicht gehörig erfolgter Erfüllung des geschlossenen Vertrages von Seiten der Agenten, Rheeder oder Schiffsführer zc. den Auswanderern erweislich erwachsenden Schäden aus eigenen Mitteln zu haften.
7. Endlich müssen die Verträge den Ort und Tag des erfolgten Abschlusses enthalten und von sämmtlichen Contrahenten unterschrieben sein. Für die des Schreibens Unkundigen genügt zur Gültigkeit des Vertrages, daß die unter Zuziehung eines Zeugen erfolgte Vorlesung und Genehmigung des Vertrages durch die Ortspolizei-Behörde bescheinigt wird.

#### §. VII.

Die in dem §. VI Nr. 6 Litt. a.—e. enthaltenen Bestimmungen dürfen vertragsmäßig nicht abgeändert werden. Fehlen im Vertrage die, jenen Vorschriften entsprechenden Bestimmungen, so gelten jene Vorschriften ebenso, als wenn solche im Vertrage ausgedrückt wären, und für die zu gewährende Kost und Wohnung tritt eine Geldentschädigung ein von 15 Sgr. bei Erwachsenen, und von 7½ Sgr. bei Kindern unter 10 Jahren für jeden Tag.

#### §. VIII.

Die Unternehmer, beziehungsweise die Agenten, sind verpflichtet, den im §. VI vorgeschriebenen Bestimmungen entsprechende Register zu führen. Die Doppelschriften der Verträge, versehen mit den Ordnungszahlen der Register, sorgfältig aufzubewahren und auf Erfordern den Behörden oder deren Abgeordneten vorzulegen.

#### §. IX.

Die Unternehmer und Agenten sind verpflichtet, jedem Auswanderer eine Abschrift oder einen Abdruck gegenwärtiger Bedingungen zu übergeben.

#### §. X.

Die Unternehmer haben zur Sicherstellung der im §. VI Nr. 6 Litt. b. bezeichneten Verpflichtung auf Höhe des Betrages der Passagegelder und außerdem für 20 Thaler für den Kopf (Verwendungsgelder) Assurance zu nehmen und dies durch Vorlegung der betreffenden Verträge der Regierung nachzuweisen, in deren Bezirk die Haupt-Agenten ihren Wohnsitz haben.

#### §. XI.

Das Anwerben und Verleiten zum Auswandern ist den Unternehmern und Agenten streng untersagt (Gesetz vom 20. Januar 1820).

#### §. XII.

Jeder Haupt-Agent hat halbjährlich am 1. Januar und 1. Juli der Regierung, in deren Bezirk sein Wohnort gelegen ist, über die Beförderungen von Auswanderern, welche er selbst oder durch seine Agenten bewirkt hat, unaufgefordert Bericht zu erstatten.

#### §. XIII.

Auf Zurückgabe der Caution kann angetragen werden, Seitens des Unternehmers, wenn er den Gewerbebetrieb aufgibt oder ihm die ertheilte Erlaubniß entzogen wird, Seitens des Haupt-Agenten, falls die Caution von diesem bestellt ist, wenn er die ihm übertragenen Geschäfte niederlegt, wenn die ihm ertheilte Vollmacht widerrufen oder die dem Unternehmer

oder ihm ertheilte Concession zurückgenommen wird. Der Antrag ist im Amtsblatt derjenigen Regierung, in deren Bezirk der Haupt-Agent seinen Wohnsitz hat, Behufs Anmeldung etwaiger Ansprüche binnen einer Frist von sechs Monaten bekannt zu machen. Werden dergleichen Ansprüche angemeldet, so müssen solche innerhalb weiterer Frist von sechs Monaten nach dem Eingange der Anmeldung beim Gericht anhängig gemacht werden.

Wird innerhalb der ersten Frist kein Anspruch angemeldet oder wird solcher innerhalb der zweiten Frist nicht gerichtlich anhängig gemacht, so erfolgt die Rückgabe der Caution an den Empfangsberechtigten. Wird dagegen ein Anspruch gerichtlich anhängig gemacht, so wird die Caution, soweit es zur Deckung desselben erforderlich ist, bis zur rechtskräftigen Entscheidung zurückbehalten.

In allen Fällen sind die etwa gegen den Uuternehmer, den Haupt-Agenten oder einen Agenten festgesetzten Strafen, so wie die erwachsenen Kosten vor der Zurückgabe der Caution zu berichtigen.

#### §. XIV.

Wer den vorstehenden Bestimmungen zuwiderhandelt oder davon abweicht, hat eine Strafe bis zu 200 Thalern oder Gefängniß bis zu drei Monaten verurtheilt (§. 177 allg. Gew.-Ordnung vom 17. Januar 1845).

#### §. XV.

Die ertheilten Concessionen können von den Regierungen jederzeit zurückgenommen werden.

---

## Znlage III.

---

### Denkschrift zu dem Entwurfe eines Gesetzes, den Schutz und die Fürsorge für Auswanderer betreffend.

Die Auswanderungen aus Deutschland, welche vorzugsweise nach überseeischen Ländern, insbesondere nach Amerika gerichtet sind, haben die Aufmerksamkeit der Regierungen in den letzten Jahren in verstärktem Maße in Anspruch genommen. Die Zahl der deutschen Auswanderer, welche sich in deutschen, französischen, belgischen, holländischen und englischen Häfen eingeschiffet haben, hat namentlich in den letzten Jahren eine sehr beträchtliche Ausdehnung erlangt. Mit der Zunahme der Auswanderungen wurden zugleich häufig Klagen laut, sowohl über die den Auswanderern durch die Agenten widerfahrenen Verkürzungen, als über die rücksichtslose Behandlung derselben, theils in den Einschiffungshäfen, theils auf der Reise. Für die beiden Haupt-Einschiffungsorte Deutschlands Bremen und Hamburg ergingen, um einer Beeinträchtigung des Rufes ihrer Häfen zu begegnen, wiederholt Verordnungen zur Regelung und Ueberwachung dieses

Verkehr, namentlich in Bezug auf die Einrichtung und Verproviantirung der Passagierschiffe. In Württemberg, Baden, Nassau, Hessen-Darmstadt wurden Vorschriften für die Agenten ertheilt, deren Vermittlung sich die Auswanderer beim Abschluß von Ueberfahrtsverträgen zu bedienen pflegen. Auch in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika schritt die Gesetzgebung zu Gunsten der Passagiere ein. Es bestanden dort schon seit längerer Zeit allgemeine gesetzliche Bestimmungen über die Einrichtung der Passagier-Schiffe für den Seetransport, in Betreff der zulässigen Zahl von Passagieren im Verhältniß zum Schiffsraum, hinsichtlich der Größe der Schlafstellen &c. Diese Vorschriften wurden im Jahre 1847 wesentlich erweitert und die Uebertretung ward mit erheblichen Strafen bedroht. Die Regierungen der einzelnen Staaten der Union fügten besondere Vorschriften hinzu, wie denn z. B. in New-York die Weiterbeförderung Eingewanderter nur solchen Personen gestattet ist, welche dazu eine Concession erhalten haben.

Seitens der Preussischen Regierung ist früher Aufwand genommen, gesetzliche Anordnungen zum Schutze der Auswanderer eintreten zu lassen. Im Allgemeinen schien es nicht rathlich, die Auswanderung namentlich nach anderen Welttheilen in irgend einer Art zu begünstigen. Man ging davon aus, daß es in Deutschland fleißigen Händen nicht an Gelegenheit zu nützlicher Beschäftigung und hinreichendem Erwerbe fehle, wie denn in den östlichen Provinzen des Preussischen Staates insbesondere durch den Landbau noch eine große Zahl von Menschen ihren Unterhalt gewinnen, Capitalien mit Vortheil angelegt werden könnten. Da nun erfahrungsmäßig keineswegs der entkräftete und ärmste Theil der Bevölkerung auszuwandern pflege, so erschienen Maßregeln zum Schutze der Auswanderung nicht gerathen, da solche mehr oder weniger immer geeignet sein würden, die Neigung zum Auswandern mittelbar zu fördern, welche ohnehin schon vielseitig genug angeregt und von der Gewinnsucht ausgebeutet wurde. Die Vorschläge für derartige gesetzliche Anordnungen betrafen im Wesentlichen immer die Concessionirung besonderer Agenten zur Vermittlung der Transport-Verträge. Nun bestand aber die Verordnung vom 20. Januar 1820 (G. S. S. 35) in Kraft, wodurch diejenigen mit Gefängnißstrafe von einem Monat bis zu zwei Jahren bedroht sind, welche es sich zum Geschäft machen, Preussische Unterthanen zum Auswandern zu verleiten; diese Verordnung aufzuheben, erachtete man nicht für zulässig, da hierin das einzige Mittel gegeben sei, denjenigen entgegenzutreten, welche aus eigennützigen Absichten zur Auswanderung anreizen, sei es um Schiffsfraacht zu gewinnen oder um die Auswanderer bei der Veräußerung ihres Eigenthums wucherisch auszubenten. Mit jenem Strafgesetze erschien die Anerkennung von Agenten nicht wohl vereinbar, indem gegen den concessio-nirten Agenten Uebertretungen schwerlich nachzuweisen sein würden. Ueberdies war ein dringendes Bedürfniß zum Einschreiten durch die Gesetzgebung insofern nicht anerkannt, als die Zahl Preussischer Auswanderer in früheren Jahren, wie man annehmen durfte, hinter der aus andern deutschen Staaten, welche sich zum Erlaß gesetzlicher Vorschriften bewegen sahen, verhältnißmäßig wohl erheblich zurückstand, und überdies der beträchtlichste Theil davon den Provinzen Westfalen und Rheinland angehörte, deren Bewohner

durch die Nähe der Seehäfen und den mannigfachen unmittelbaren Verkehr mit denselben durch unzuverlässige Agenten weniger gefährdet erscheinen mochten, als die entfernter Wohnenden im Innern von Deutschland. Dazu kam die Erwägung, daß eine Fürsorge für die Auswanderer nur dann von wesentlichem Werth sein könne, wenn sie auf die Rheder und Befrachter, auf die Behandlung der Auswanderer in den Häfen und während der Seefahrt ausgedehnt werden könne, daß in den Preussischen Ostseehäfen aber die Einschiffung von Auswanderern in ganz geringem Umfange vorgekommen waren, die wenigen dortigen Fälle als eine vereinzelt Erscheinung angesehen werden dürften. Wenn sonach Maßregeln der bezeichneten Art außer dem Bereiche der Preussischen Gesetzgebung lagen, so erschien es umsoweniger angemessen, Anordnungen zu treffen, wodurch die Erwartung eines besonderen Schutzes für die Auswanderer erregt würde, während die ihnen hauptsächlich drohende Gefährdung der Wirksamkeit der Preussischen Gesetze und Beförden entzogen blieb.

Wenn die deutsche Nationalversammlung in Frankfurt diese Angelegenheit für Deutschland allgemein geordnet hätte, so würden die zu ergreifenden Maßregeln die deutschen Nordseehäfen mit betroffen haben, und somit war zu erwarten, daß ein immer erhebliches Ziel erreicht werden würde. In Folge mehrseitiger Anregung ward auch der Gegenstand von der Nationalversammlung zu Frankfurt zur Berathung gezogen. Der volkswirtschaftliche Ausschuß legte derselben einen Gesetz-Entwurf über den Schutz und die Fürsorge des Reichs für die deutsche Auswanderung vor, welcher in der Sitzung vom 15. März 1849 (S. stenograph. Bericht Nr. 187) erörtert und mit einigen Abänderungen angenommen wurde. Der Entwurf ist jedoch als Gesetz nicht vollzogen worden.

Zwischen hat die Preussische Regierung dem Gegenstande fortdauernd volle Aufmerksamkeit gewidmet; die Zahl der Aus- und Einwanderungen ist fortlaufend in Uebersicht erhalten; die Preussischen Consula in den Seehäfen, wohin Preussische Auswanderer sich zur Einschiffung begaben, haben diesen Verkehr sorgfältig überwacht und in den zur Kenntniß gekommenen Fällen einer vertragswidrigen oder rücksichtslosen Behandlung der Auswanderer im Auslande ist auf geeignetem Wege eingeschritten.

Nach dem Ergebnisse der wiederholten Erwägungen darf mit Rücksicht auf die weiteren Erfahrungen der Erlaß gesetzlicher Vorschriften aus überwiegenden Gründen jetzt als gerechtfertigt angesehen werden.

Der hohe Gewinn, welchen das Personen-Transportgeschäft abwirft, hat die Rheder und andre Unternehmer angeregt, sich diesem Geschäft in großer Zahl zuzuwenden. Aus Bremen liefen beispielsweise im Jahre 1841 88 Schiffe mit 9501 Passagieren, im Jahre 1847 227 Schiffe mit 32 769 Personen aus. Von Hamburg gingen im Jahre 1846 41 Schiffe mit 4857 Auswanderern, im Jahre 1847 68 Schiffe mit 8141 und im Jahre 1848 der ungünstigen Verhältnisse ungeachtet 58 Schiffe mit 7391 Personen nach anderen Welttheilen ab. In den französischen, belgischen und englischen Häfen hat eine ähnliche Steigerung des Transports von Auswanderern stattgefunden und wenn gleich die Auswanderung aus Preußen eine verhältnißmäßig geringere Zahl als die aus andern deutschen Ländern bildet, so betrug solche doch immer

|                  |         |       |           |            |
|------------------|---------|-------|-----------|------------|
| im Jahre 1844/45 | =       | 9 239 | von denen | 7 108      |
| " "              | 1845/46 | =     | 16 662    | " " 14 577 |
| " "              | 1846/47 | =     | 14 906    | " " 12 788 |
| " "              | 1847/48 | =     | 8 297     | " " 6 217  |

zur See gingen, und sie erscheint erheblich genug, um ein Einschreiten der Gesetzgebung zu rechtfertigen, soweit die Umstände besondere Maßregeln im Interesse der Auswanderer bedingen. Eine hinreichende Veranlassung dazu muß aber nach den gemachten Erfahrungen anerkannt werden. In welchem Maße die Gewinnjucht das Geschäft des Transports von Auswanderern ausgebeutet hat, davon giebt die zur Herbeiführung einer gesetzlichen Abhülfe verfaßte Denkschrift der Stadt New-York Zeugniß, worin das Elend geschildert wird, welchem die Auswanderer während der Seereise, namentlich aus Mangel an gutem Trinkwasser und durch Anhäufung einer zu großen Anzahl von Passagieren in den untern Schiffsräumen häufig verfallen sind. In den letzten vier Monaten des Jahres 1846 waren 226 Sterbefälle angemeldet, welche während des Transports aus Europa vorgekommen, und 522 Personen mußten nach ihrer Ankunft in die Hospitäler aufgenommen, 454 in Armenhäusern untergebracht werden. Auf zwei Schiffen allein mit 96 und 197 Personen waren bei einer Reisedauer von 105 und 55 Tagen je 18 Personen während der Ueberfahrt gestorben. Beispielsweise mag hier ferner eines Vorganges aus dem Jahre 1846 in Betreff eines amerikanischen Schiffes gedacht werden, welches mit 150 Auswanderern von Antwerpen nach New-Orleans abging, nach 2 Tagen schon Wasser zog und nach 72 Tagen in San Miguel einlief, woselbst die Passagiere im beklagenswerthesten Zustande auf Befehl des dortigen Gouverneurs ausgeschifft werden mußten. Nur dem kräftigen und umsichtigen Benehmen des Preussischen Consuls, welcher Beschlag auf das Schiff legen ließ, und der Mitwirkung des Gouverneurs war es zu danken, daß die Auswanderer vor den höchsten Gefahren bewahrt blieben, indem der Capitain genöthigt ward, die 5000 Fr. bezahlte Schiffsfracht herauszugeben, wofür die Auswanderer auf einem andern Schiffe befördert wurden, während die gleichfalls bezahlten Beköstigungsgelder nicht wieder zu erlangen waren.

An der Noth, in welche die Auswanderer durch die Verwendung schlecht eingerichteter Schiffe zum Personen-Transport und durch mangelhafte Verproviantirung gerathen sind, hatte das Treiben unzuverlässiger Agenten einen wesentlichen Antheil. Durch diese wurden die Auswanderer in weit größerer Zahl in die Häfen dirigirt, als die zum Personen-Transport aufzubringenden Schiffe zu fassen vermochten. Die Folge war, daß ungeeignete Fahrzeuge verwendet, die Schiffe überfüllt wurden. Nach Befinden suchten die Transport-Unternehmer sich den von Agenten gemachten Zusagen zu entziehen und die Auswanderer erlitten in den Hafenvorten schwere Einbuße. In welcher Weise namentlich dann, wenn außerordentliche Umstände die Ueberfahrtspreise plötzlich bedeutend steigern, die Unternehmer in den Häfen sich der Erfüllung der von Agenten in ihrem Namen abgeschlossenen Verträge zu entziehen suchen, darüber liegt aus Rotterdam eine Erfahrung vor. Als in Folge der im Jahre 1847 ergangenen Verordnung der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika in Betreff der

Passagierschiffe die Transport-Unternehmer wegen Fortschaffung der Auswanderer in Verlegenheit gerietten, bestritt man die Vollmacht des Agenten, machte sehr bedeutende Mehrforderungen und die Auswanderer waren dem ungewissen Ausgange eines kostbaren Processes vor einem fremden Gerichtshofe Preis gegeben, während dessen Dauer sie für ihren Unterhalt selbst zu sorgen gehabt hätten. Es gelang zwar den energischen Bemühungen des Preussischen Consuls in Wesentlichen eine Abhilfe herbeizuführen, allein es ergab sich hierbei entschieden das Bedürfniß gesetzlicher Anordnungen hinsichtlich der Agenten und der abzuschließenden Verträge.

Allerdings ist durch die in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika von der Gesetzgebung ergriffenen Maßregeln etwas sehr Wesentliches zu Gunsten der Auswanderer geschehen. Die Wirkung der diesfälligen Gesetze ist um so erheblicher, als die überseeische Auswanderung gerade dorthin fast ausschließlich gerichtet, indem von den nach anderen Welttheilen ausgewanderten Preußen, deren Zahl betrug in den Jahren:

|                 |         |        |
|-----------------|---------|--------|
| 1844/45 = 7 108 | nach    | 6 613  |
| 45/46 = 14 577  | Amerika | 14 194 |
| 46/47 = 12 788  | gingen  | 12 153 |
| 47/48 = 6 217   |         | 5 794  |

wie denn auch unter den aus Europäischen Häfen abgehenden Transportschiffen die bei weitem überwiegende Zahl ihre Bestimmung nach New-York haben, beispielsweise im Jahre 1848 von 11 073 Auswanderern, welche in 66 Schiffen von Antwerpen abgingen, 8877 in 53 Schiffen dorthin gingen und von 55 Fahrzeugen, welche mit Auswanderern von Hamburg ansiefen, 41 nach New-York bestimmt waren. Auch mag hier nicht unerwähnt bleiben, daß nach dem Berichte des Präsidenten der deutschen Gesellschaft zu New-York die gemachten unglücklichen Erfahrungen hauptsächlich in englischen, am wenigsten in Hamburger, Bremer und Amerikanischen vorgekommen sind, indem von 1000 Passagieren durchschnittlich frank ankamen: 30 an Bord von englischen Schiffen — was jedoch theilweise wohl dem Zustande der Passagiere vor deren Einschiffung beizumessen — 9 $\frac{2}{3}$  an Bord von Amerikanischen, 8 $\frac{3}{4}$  an Bord von deutschen Schiffen, wogegen Holländer, Belgier, Schweden, Dänen und Norweger noch sehr zurückbleiben, daß ferner die Ueberfahrt aus deutschen Häfen nach Nord-Amerika mehr und mehr in Schiffen von Bremen und Hamburg erfolgt, deren Antheil im Jahre 1847 bereits 71 resp. 50 Procent betrug.

Gleichwohl erheischen die gemachten Erfahrungen eine Vorsorge der Gesetzgebung, um ähnlichen Nachtheilen, als die oben geschilderten sind, theils in Betreff anderer Transporte, welche nicht nach Nord-Amerika gerichtet sind, theils dem Treiben habfüchtiger und leichtsinniger Agenten möglichst entgegenzutreten. Darf man auch nicht hoffen, durch gesetzliche Vorschriften allen Uebelständen der gedachten Art vorzubugen, namentlich in den nicht deutschen Häfen, so wird sich doch ein wesentlicher Erfolg mittelbar erreichen lassen. Nach dem vorgelegten Entwurfe soll dieser Erfolg gesichert werden durch besondere Concessionirung der Unternehmer und Agenten für das Auswanderer-Transport-Geschäft, durch Ertheilung bestimmter Vorschriften über den Abschluß und Inhalt der Verträge und

durch Ueberwachung der Unternehmer und Agenten, welche für die vertragsmäßige Ausführung verantwortlich gemacht werden.

Zu §. 1. Nach den bestehenden Vorschriften (§. 49 der allgemeinen Gewerbe-Ordnung vom 17. Januar 1845) bedürfen diejenigen, welche aus der Vermittlung von Geschäften oder aus der Uebernahme von Aufträgen ein Gewerbe machen — die sogenannten Commissionäre — einer besonderen polizeilichen Erlaubniß, welche in den Städten bei der Polizei-Obrigkeit, auf dem Lande unter Vorlegung eines Attestes der Polizei-Obrigkeit bei dem Landrath nachzusehen ist, und der diesfällige Gewerbebetrieb soll erst dann gestattet werden, wenn die Behörden sich von der Unbescholtenheit und Zuverlässigkeit der Antragsteller überzeugt haben.

Die Wichtigkeit des Gegenstandes erheischt zunächst, daß in Betreff derjenigen Personen, welche den Transport von Auswanderern vermitteln — Commissionäre, Agenten — eine besondere polizeiliche Erlaubniß vorgeschrieben wird, da es bei diesen Geschäften auf eine vorzugsweise Zuverlässigkeit und Integrität ankommt, insbesondere der persönliche Character die Garantie gewähren muß, daß die ertheilte Erlaubniß nicht zum gesetzwidrigen Anwerben und Verleiten zum Auswandern gemißbraucht werde. Einer Aufhebung der in dieser Beziehung bestehenden Strafbestimmungen stehen begründete Bedenken entgegen und solche erscheint um so weniger gerathen, als ohnehin in mannigfacher Weise aus den verschiedensten Rücksichten und Interessen die Neigung zur Auswanderung, namentlich durch die Presse, angeregt und unterhalten wird.

Wenn der §. 14 besonders auf die Verordnung vom 20. Januar 1820 hinweist, so steht zu erwarten, daß die künftig concessionirten Unternehmer und Agenten wesentlich dazu mitwirken werden, daß das verborgene Treiben solcher Personen, welche Preussische Staatsangehörige strafbarer Weise zum Auswandern verleiten, zur Kenntniß der Behörden gelangt. Obgleich, wie bereits bemerkt, in Preußen die Ahderei sich mit dem Transport von Auswanderern zur Zeit sehr wenig befaßt, so erscheint es doch nothwendig, zugleich für alle Unternehmer, welche den Transport von Auswanderern auf eigene Rechnung befördern, ebenso wie für die Agenten jene besondere Concession vorzuschreiben, da eine Vereinträchtigung der Auswanderer in derselben Art, wie solche seither durch die Agenten vorgekommen, auch durch andere Personen, welche das Transportgeschäft für ihre eigene Rechnung betreiben, vorkommen kann, andernfalls die Absicht des Gesetzes dadurch vereitelt werden würde, daß Personen, welchen die polizeiliche Erlaubniß als Agenten verjagt werden mußte, das Transportgeschäft auf eigene Rechnung zu betreiben anfangen oder vorgeben, wie denn auch in vielen Fällen die Grenze zwischen dem Betriebe für eigene und für fremde Rechnung nicht leicht zu bestimmen sein dürfte.

Zu §. 2—6. Ausländische Gewerbetreibende bedürfen nach §. 18 der allgemeinen Gewerbe-Ordnung schon jetzt zum Betriebe eines stehenden Gewerbes in Preußen der Erlaubniß des Ministeriums, wobei es bewendet. Es kommt in solchen Fällen darauf an, durch Vermittlung des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten über die Zuverlässigkeit der betreffenden Personen zuvor eine nähere Erkundigung einzuziehen und die allgemeinen Rücksichten in Bezug auf das betheiligte ausländische Gouvernement in

Betracht zu ziehen. Dagegen sollen die Concessionen für die Unternehmer und Hauptagenten durch die Regierungen erteilt werden, von denen eine gründliche Prüfung aller dabei zu berücksichtigenden Umstände zu erwarten ist. Indem denselben von der, den Ortspolizeibehörden überlassenen Bestellung der Unteragenten Anzeige gemacht werden soll, sind die Regierungen in Stand gesetzt, diese Angelegenheit in ihren Bezirken jederzeit vollständig zu übersehen und zweckmäßig zu leiten, wie dies zur wirksamen Ueberwachung des Geschäftsbetriebes der Unternehmer und Agenten und zum schnellen Einschreiten in den geeigneten Fällen nothwendig ist.

Die in §. 3 und 4 getroffene Bestimmung, daß die ausländischen Unternehmer von den Auswanderern wegen aller auf deren Beförderung bezüglichen Streitigkeiten vor Preussischen Gerichten Recht nehmen müssen, und die zu diesem Zweck geforderte Bestellung einer Caution oder Bürgschaft wird wesentlich dazu beitragen, den Auswanderern die Erfüllung der von ihnen mit den Agenten abgeschlossenen Verträge zu sichern. Hierin ist das Mittel gegeben, auch die im Auslande wohnenden Kheder oder sonstige Transport-Unternehmer, welche sich einer Verletzung der von den Agenten eingegangenen Verbindlichkeiten schuldig machen, zur Verantwortung zu ziehen.

Die Auswanderer werden in den Seehäfen bei den Preussischen Consuln den nöthigen Beistand finden, um den Thatbestand der Vertragsverletzung möglichst festzustellen; die Auswanderer, welche sich der stattgefundenen Vertragswidrigkeiten ungeachtet einschiffen, haben nur vor der Abreise einen Bevollmächtigten zur weiteren Verfolgung ihrer Gerechtfame zu bestellen. Der §. 7 regelt das Verfahren bei Rückgabe der Caution.

Zu §. 8. Damit die Auswanderer nicht an gewissenlose Schiffsführer verhandelt, die Unternehmer und Agenten vielmehr genöthigt werden, für brauchbare Schiffe, guten Proviant und umsichtige Schiffsführer zu sorgen, muß deren Verpflichtung für die Vertrags-Erfüllung einschließlich der See-reise ausdrücklich ausgesprochen werden. Bei Zuwiderhandlungen ist von dem überall unbedingt vorbehaltenen Widerruf der erteilten polizeilichen Erlaubniß nunachlässiglich Gebrauch zu machen.

Zu den §§. 9—10 sind die Bestimmungen über die Form und den Inhalt der mit den Auswanderern von den Agenten abzuschließenden Transport-Verträge enthalten. Die Absicht hiebei ist darauf gerichtet, die möglichste Bestimmtheit und Vollständigkeit zu erzielen und einer Umgehung der erteilten Vorschriften vorzubeugen, resp. solche unwirksam zu machen. Es sind hiebei die gemachten Erfahrungen über die Art und Weise, wie die deutschen Auswanderer, namentlich in den nicht deutschen Seehäfen, verläßt worden sind, berücksichtigt. Zuvörderst müssen die Verträge schriftlich abgeschlossen und es darf nicht gestattet werden, daß die Agenten unter Empfangnahme eines Ageldes die Auswanderer in die Häfen dirigiren. Insbesondere sind die Bestimmungen unter 3 und 6 von Wichtigkeit, da es vorgekommen ist, daß Auswanderer in Folge der nachtheilig gefaßten Contracte von einem Hafen zum andern gewiesen sind, indem die Agenten in die Verträge die Clausel aufgenommen hatten „nicht zu übersehen per Amsterdam, Rotterdam oder London die Reise zu machen“. Ebenso gab die Clausel: „unvorhergesehene Ereignisse abgerechnet“ zu den

mannigfachen Vertragsverletzungen und Bezationen der Auswanderer Veranlassung. Wiewohl es wünschenswerth wäre, wenn die Selbstbeföstigung der Auswanderer während der Seereise ganz beseitigt werden könnte, da dieselben beim Einkauf der Lebensmittel gerade den mannigfachen Prellereien ausgesetzt sind, auch eine ungenügende Verproviantirung wesentlich zur Erzeugung von Krankheiten beiträgt, so läßt sich dies dennoch nicht wohl vorschreiben, da bei vielen Auswanderern eine so große Vorliebe für die Selbstbeföstigung und Abneigung gegen die Schiffskost besteht, daß zu besorgen stände, dieselben gingen, um einen derartigen Vertrag zu vermeiden, ohne Vermittlung eines Agenten direct in den Häfen und Schöffsen erst dort die Ueberfahrtsverträge ab. Die Verpflichtung des Unternehmers zur Gewährung des Trinkwassers an die Auswanderer während der Seereise bleibt bestehen, auch wenn der Auswanderer sich selbst beköstigt; es erscheint nicht zulässig, die gestattete Entloohnung auf die Beköstigung auch auf das Trinkwasser auszudehnen, da der Auswanderer sich letzteres zu beschaffen schwerlich im Stande sein wird.

Die im §. 11 vorgeschriebene Buchführung wird nicht allein dazu dienen, die Geschäftsverwaltung der Agenten genügend zu überwachen, sondern es wird dadurch in Verbindung mit den von den Agenten nach §. 15 regelmäßig einzureichenden Uebersichten zugleich den Behörden ein wünschenswerthes Material in Bezug auf die Auswanderung gewährt.

Die Bestimmung des §. 13 hat den Zweck, den Auswanderern die Mittel zur Weiterreise für den Fall bereit zu halten, wenn das Schiff durch irgend einen Zufall an der Fortsetzung der Reise behindert wird. Wenn für den Betrag des Passagegeldes und außerdem noch auf 20 Thlr. für den Kopf sogenannte Verwendungsgelder Versicherung genommen wird, so kann bei einem eintretenden Unglücksfalle, falls das Schiff in einen fremden Hafen einlaufen muß und zur sofortigen Fortsetzung der Reise außer Stande ist, der Unterhalt der Passagiere bis zur Beschaffung einer anderen Schiffsgelegenheit und die Zahlung der Kosten für diese davon bestritten werden. Als im Herbst 1848 das von Bremen nach New Orleans bestimmte amerikanische Schiff Burgundy im Canal verloren ging, wurden die Passagiere, mehrere Hundert an der Zahl, von England aus, wohin sie gerettet waren, vermittelt der etwa 7000 Thlr. betragenden Assuranzgelder nach den Vereinigten Staaten befördert.

Die Höhe der Strafen, wie solche im §. 16 normirt sind, rechtfertigt sich durch die Wichtigkeit des Gegenstandes. Die Nachtheile, welche den Auswanderern durch gewissenlose Unternehmer und Agenten bereitet werden können, sind in der Regel groß, ihr Umfang läßt sich nicht übersehen, je nach deren Beschaffenheit müssen aber die Uebertretungen der gesetzlichen Vorschriften durch nachdrückliche Strafen geahndet werden, wenn der Zweck des Gesetzes erreicht werden soll.

Da der Transport von Auswanderern aus den Preussischen Ostseehäfen bisher nur ganz vereinzelt vorgekommen ist und auch künftig bei der durch die Lage dieser Häfen bedingten längeren Dauer und größeren Beschwerlichkeit der Reise in einem irgend erheblichen Umfange kaum zu erwarten steht, so erscheint der Erlaß gesetzlicher Vorschriften über die Einrichtung und Verproviantirung von Passagierschiffen zur Zeit nicht als

ein Bedürfniß. Dagegen ist im §. 17 den betheiligten Ministerien die Ermächtigung ertheilt, diesfällige Anordnungen zu treffen, damit in einzelnen Fällen im Interesse der Auswanderer sofortige Vorsorge getroffen, auch, sofern der Transport von Auswanderern später häufiger vorkommen und den Erlaß gesetzlicher Bestimmungen nothwendig machen sollte, vorläufig im Verwaltungswege nach Maßgabe des Bedürfnisses eingeschritten werden könne. Es ist bisher in den Ministerien nur ein Fall bekannt geworden, wo in Betreff eines Schiffes, welches mit Auswanderern von Königsberg nach der Mosquitoküste gehen sollte, zur Einwirkung der Behörden Behufs genügender Verproviantirung zc. Veranlassung gewesen, wobei sich übrigens die von den Behörden getroffenen Anordnungen als zweckmäßig erwiesen haben, indem bei der Ankunft jenes Schiffes an seinem Bestimmungsorte die mitgenommenen Lebensmittel fast völlig aufgezehrt waren, so daß in wenigen Tagen schon ein fühlbarer Mangel eingetreten sein würde.

Nach §. 18 ist den Preussischen Consulu in den Ein- und Aus-schiffungshäfen besonders zur Pflicht gemacht, die Erfüllung der Verträge Seitens der Unternehmer zu überwachen, damit jedenfalls die Verletzung der von ihnen übernommenen Verpflichtungen schleunig zur Kenntniß der diesseitigen Behörden gelangen, um gegen die Betheiligten sofort einschreiten zu können.

Durch die Vorschrift des §. 19 ist vorgesehen, daß die bisherigen Verhältnisse der Agenten überall beseitigt werden und das Gesetz alsbald allgemein in Wirksamkeit tritt.

Die Bestimmungen des Gesetz-Entwurfs stehen im Wesentlichen mit denen in anderen deutschen Staaten ergangenen diesfälligen gesetzlichen Vorschriften in Uebereinstimmung. Es sind allerdings von manchen Seiten noch andere Anordnungen zum Schutze der Auswanderungen in Vorschlag gebracht. Dieselben sind aber meistens der Art, daß sie nur für das gesammte Deutschland mit Erfolg zur Ausführung gebracht werden können, wohin die in dem Gesetzentwurfe der National-Versammlung zu Frankfurt enthaltene Errichtung eines Auswanderungsamtes mit gewissen allgemeinen Befugnissen, die Bestellung von Reichs-Consulu zc. gehören.

Die Frage wegen Colonisationen in andern Welttheilen darf ebenfalls dahin gerechnet und kann nicht wohl anders als im Zusammenhange mit dem deutschen Seewesen und nach Maßgabe der weiteren Fortschritte der deutschen Marine erwogen werden. Alle derartigen Maßregeln setzen eine sorgfältigere Erörterung und Prüfung in Verbindung mit den übrigen deutschen Staaten voraus.

Jedenfalls ist deshalb dem Erlasse der in dem Entwurfe enthaltenen Vorschriften kein fernerer Anstand zu geben. Vielmehr ist es wünschenswerth, daß dieselben möglichst bald gesetzliche Kraft erhalten, damit von den bei Ausführung dieses Gesetzes zu gewinnenden Erfahrungen bei der weiteren Verfolgung dieser wichtigen Angelegenheit ein nützlicher Gebrauch gemacht werden könne.

## Anlage III.

### Motive zu dem Entwurf eines Gesetzes betreffend die Beförderung von Auswanderern.

Es ist bekannt, in wie bedeutendem Maße die Auswanderung aus vielen Ländern Europa's, und namentlich auch aus den deutschen Staaten, nach überseeischen Ländern in der letzten Zeit an Ausdehnung gewonnen hat.

Das öffentliche Interesse ist bei dieser Erscheinung nicht bloß durch die Betrachtung angeregt worden, daß die fortgesetzte Heimathsveränderung eines namhaften Theils der europäischen Bevölkerung einen wesentlichen Einfluß auf die künftige Civilisation und politische Gestaltung ausüben muß, auch die Schicksale der Einzelnen, welche in ihrer Gesammtheit die Ströme der Emigration bilden, die Beschwerden und Täuschungen, die sie zu erdulden haben, bevor sie das Ziel ihrer Wanderungen erreichen, haben vielfach die öffentliche Theilnahme in Anspruch genommen.

Ueberall ist das Erwerbsinteresse rege worden, um durch Gewährung der Beförderungsmittel, deren der Auswanderer bedarf, gewerbliche Vortheile zu erlangen. Leider hat es dabei aber bei dem Bestreben nach redlichem Gewinn nicht sein Bewenden gehabt. An vielen Orten hat es Leute gegeben, welche sich die Unbekanntheit der Auswanderer mit ihren Bedürfnissen und mit den Mitteln und Wegen, diesen Bedürfnissen abzuhelpfen, zu Nuze zu machen bestrebt gewesen sind.

Zunächst bot sich in den Ausgangshäfen vielfache Gelegenheit dar, durch mangelhafte Ausrüstung der Schiffe, deren man sich zur Beförderung bediente, und durch Unterlassung von Vorsichtsmahregeln, welche ein solider Betrieb des Transports über See erheischt, pecuniaire Vortheile auf Kosten der Moral und der Humanität zu erreichen. Die Auswanderer sind dadurch großen Beschwerden und Leiden unterworfen worden. Die Mehrzahl der europäischen Seestaaten, deren Häfen von der Emigration benutzt werden, hat den Verurf erkannt, durch polizeiliche Controllen über die Einrichtung, Ausrüstung und Verproviantirung der Auswandererschiffe und durch Vorschriften, welche die Expedition von Auswanderern von Concessionirung und Cautionsbestellung abhängig machen, dem wahrgenommenen Unwesen ein Ende zu machen.

Es hat der Erwägung unterlegen, ob auch für die preussischen Häfen ähnliche Bestimmungen zu treffen sein möchten; indessen hat hierzu ein praktisches Bedürfniß bisher nicht erkannt werden können. Bis jetzt sind nur in ganz vereinzeltten Fällen Auswandererschiffe aus diesseitigen Seestädten abgegangen; die geographische Lage und die sonstigen Verkehrsverhältnisse derselben lassen es nicht wahrscheinlich erscheinen, daß in der nächsten Zukunft die Ausrüstung von Emigrantenschiffen dort in größerer Ausdehnung werden versucht werden. In den vereinzeltten Fällen, in welchen Unternehmungen dieser Art vorkommen, würden sich große Mißbräuche der öffentlichen Kunde und der Einwirkung der Polizeibehörde

nicht füglich entziehen können. Sollte die Gesetzgebung später das Bedürfniß erkennen, sich auch mit diesem Zweige des Auswanderungsgeschäfts zu befassen, so würde sie dann den Vortheil haben, die Erfahrungen anderer Seestaaten benutzen zu können, in welchen bisher die Grenzen des Berufs der gesetzlichen Einwirkung verschiedentlich aufgefaßt worden sind.

Die Expedienten in den Seeplätzen sind es indessen nicht allein, welche sich einer mißbräuchlichen Ausbeutung der Emigranten schuldig gemacht haben. Nur Wenige unter den Letztern befinden sich in der Lage, wenn sie den Entschluß zur Auswanderung gefaßt, und die Vorbereitungen zur Reise getroffen haben, sich nach eigener Vorkehrung unmittelbar in einen Seehafen zu begeben und dort über ihre Weiterbeförderung Contract abzuschließen. Die meisten bedürfen einer Mittelsperson, welche sie über die einzuschlagenden Wege und die anzuwendenden Mittel unterrichtet und in Betreff der Weiterbeförderung Verträge abschließt. Auf Grund der mit diesen Mittelspersonen abgeschlossenen Verträge pflegen die Auswanderer ihre Reise anzutreten. Es ist notorisch, daß unzählige Täuschungen der Emigranten bei Abschließung dieser Verträge vorkommen; daß sich mit dem Gewerbe der Vermittelung von Auswanderungs-Verträgen viele Personen abgeben, die entweder nicht einmal den Willen haben, für die pünktliche Erfüllung der von ihnen eingegangenen Verpflichtungen aufzukommen, oder denen wenigstens die Mittel fehlen, dies beim Eintritte erschwender Eventualitäten zu thun; daß dieselben in vielen Fällen lediglich auf das einzuziehende Handgeld speculiren, unbekümmert darum, was später aus den Menschen wird, deren Beförderung sie übernehmen; daß es endlich nur in seltenen Fällen möglich ist, für vorgekommene Mißbräuche die Schuldigen zur Verantwortung zu ziehen, die nur zu wohl wissen, daß, wenn der Auswanderer nur erst das Land verlassen hat, die Aufstellung von Beweisen mit großen Schwierigkeiten verbunden ist, und die in der Regel hinreichende geistige Ueberlegenheit über die Personen, mit denen sie contrahiren, besitzen, um sich bei Abschließung der Verträge vor Regress oder crimineller Verfolgung sicher zu stellen.

Fast überall, in deutschen wie in außerdeutschen Staaten, ist das Bedürfniß erkannt worden, den Gewerbebetrieb dieser Mittelspersonen zu überwachen, um den Auswanderer, der sich ihrer bedienen muß, vor Uebervortheilungen sicher zu stellen. Selbst in England, wo polizeiliche Beschränkungen des Gewerbebetriebs durch die Gesetzgebung am wenigsten bekannt sind, hat man es nothwendig befunden, das hier in Rede stehende Gewerbe allen denjenigen zu unterjagen, welche dazu nicht eine, nur auf Jahresfrist gültige, polizeiliche Concession gelöst, und für die von ihnen einzugehenden Verbindlichkeiten annehmbare Sicherheit bestellt haben.

Unsere bestehende Gesetzgebung gestattet der Regierung keinen wirksamen Einfluß auf die Geschäftsführung der hier in Rede stehenden Personen.

Dieselben betreiben ihre Geschäfte unter zwei verschiedenen Formen. Zum Theil treten sie dem Auswanderer gegenüber lediglich als Bevollmächtigte der eigentlichen, in den Seeplätzen ansässigen Expedienten auf, in deren Namen sie die Verträge abschließen. In diesem Falle unterliegt ihr Gewerbebetrieb den Bestimmungen des §. 49 der Gewerbe-Ordnung

vom 17. Jannar 1845, d. h. sie bedürfen für denselben eine von der Polizeibehörde ihres Wohnorts oder dem Landrath auszufertigenden Concession. Die Bestimmungen über die Bedingungen, unter welchen polizeiliche Concessionen dieser Art versagt werden können, reichen aber erfahrungsmäßig nicht aus, um Sicherheit dafür zu gewähren, daß sich nicht Personen mit diesem Gewerbe befassen, welche entweder den Bereich der von ihnen eingegangenen Verantwortlichkeit nicht übersehen oder deren Mittel eintretenden Falls nicht ausreichen, um für diese Verantwortlichkeiten aufzukommen. Es kommt hinzu, daß von Rheinischen Gerichten der Grundsatz angenommen ist, daß der Betrieb eines kaufmännischen Geschäfts von der Nothwendigkeit entbinde, zu der Uebernahme von Agenturen eine besondere Concession nachzusuchen.

Endlich bietet die Wahl der zweiten, gleich zu erwähnenden Form des Geschäftsbetriebes ein Mittel dar, die Vorschriften des §. 49 der Gewerbe-Ordnung zu umgehen.

Zum andern Theil nämlich bezeichnen die gedachten Personen sich weder in ihren öffentlichen Ankündigungen, noch in den Contracten, die sie abschließen, als Agenten oder Bevollmächtigte der Expedienten in den Seeplätzen; sie treten vielmehr als selbstständige Geschäftsunternehmer auf, und verpflichten sich, den Auswanderern gegenüber, in ihrem eigenen Namen. In dieser Form betrieben, unterliegt das Geschäft nach der bestehenden Gesetzgebung gar keiner Controle, wie es zu dem Beginn desselben auch keiner Concession bedarf. Gleichwohl pflegen die von Unternehmer dieser Art vermittelten Passageverträge gerade zu den bedenklichsten Verwicklungen zu führen. Es liegt in der Natur der Sache, daß das Geschäft der Emigranten-Expedition eben nur in den Seestädten mit vollständigem Ueberblicke geführt werden kann, daß Unternehmen der bezeichneten Art im Binnenlande jederzeit abhängig sind von den Verbindungen, die sie in den Seeplätzen unterhalten, daß die bessern Häuser in den Seestädten sich nicht gerne dazu hergeben, um im Auftrage binnenländischer Entrepreneure die Verschiffung der Auswanderer zu besorgen, und daß, wenn Weiterungen bei der Einschiffung vorkommen, diese viel leichter entschieden und beseitigt werden können, wenn der Auswanderer einen Contract bei sich führt, in welchem ein am Einschiffungsplatze wohnender Unternehmer als Vollmachtgeber des Contractanten bezeichnet ist, als wenn unklare, und vielleicht nur aus weilkünftigen Correspondenzen festzustellende Verabredungen zwischen einem binnenländischen Contractanten und dem Expediteur erst ermittelt oder erläutert werden müssen.

Der vorliegende Gesetzentwurf bezweckt, zu verhindern, daß das Geschäft der Vermittelung der Auswanderungsverträge von anderen als solchen Personen betrieben werde, von welchen man annehmen kann, daß sie bereit und im Stande sein werden, dies Geschäft nur in einer, dem Gemeinwohl nicht gefährlichen Weise zu besorgen. Zu dem Ende schreibt derselbe

1. im §. 1 allgemein vor, daß nur concessionirte Personen sich mit Geschäften der bezeichneten Art abgeben dürfen, und beseitigt auf diese Weise einestheils den Unterschied, welcher seither zwischen eigentlichen Agenten und sogenannten selbstständigen Unternehmern bestand, andernteils die, für das Auswanderungswesen nachtheiligen

Folgen der rechtlichen Ansicht, daß, nach den bestehenden Gesetzen, der Betrieb eines kaufmännischen Geschäfts von der Verpflichtung entbinde, für die Uebernahme der fraglichen Agenturen eine besondere Concession nachzusuchen.

2. Unbescholtenheit und Zuverlässigkeit, welche im Allgemeinen von der Gewerbeordnung für ausreichend erachtet werden, um zur „Vermittlung von Geschäften“ zugelassen zu werden, sollen nach §. 2 für die Vermittlung und den Abschluß von Auswanderungsverträgen nicht in jedem Falle genügen, sondern es soll den Bezirks-Regierungen zugleich die Möglichkeit gewahrt werden, darauf zu sehen, daß die Concessionen nur in die Hände solcher Personen gelangen, deren Vermögens- und sonstige Verhältnisse eine Gewähr für den regelmäßigen Betrieb des Geschäfts darbieten. Da bei dem Abschluß von Auswanderungs-Verträgen nicht selten Verbindlichkeiten eingegangen werden, welche den Betrag des eingezahlten Handgeldes bei Weitem übersteigen, so scheint diese Vorsicht nothwendig, um zu verhindern, daß sich nicht mittellose Leute mit einem Gewerbe abgeben, bei welchem sie oft nicht den Bereich der Verantwortlichkeiten, denen sie sich aussetzen, übersehen. Mit Rücksicht hierauf ist den Regierungen freie Hand gelassen, die Concession selbst dann zu versagen, wenn der Bewerber in Beziehung auf Unbescholtenheit und Zuverlässigkeit kein Bedenken anregt.
3. die Mißbräuche, welche bei den Contractabschlüssen mit Auswanderern vorkommen, sind selten allgemein und allen Ortsbehörden bekannt, Erfahrungen darüber werden leicht nur in größeren Bezirken gesammelt; und Personen, welche an einem Orte sich einen üblen Namen gemacht haben, suchen oft ihr betreffendes Gewerbe an einem anderen Orte fortzusetzen, ehe es den Behörden möglich wird, sich zuverlässige Nachrichten über das früher anderwärts Geschehene zu verschaffen. Ueberdies erstrecken sich die Operationen eines Emigrations-Agenten selten ausschließlich auf die Stadt, oder den Ort, wo er seinen Wohnsitz hat. Aus diesen Gründen erscheint es rathsam, die Ertheilung der Concessionen in den Händen der Bezirks-Regierungen zu concentriren, wie dies in §§. 1 und 2 des Entwurfs geschehen ist.
4. Die im §. 3 vorgeschriebene jährliche Erneuerung der Concessionen dürfte zweckmäßig sein, um zu verhüten, daß Leute, deren veränderte äußere Verhältnisse nicht mehr eine genügende Gewähr für einen zuverlässigen Betrieb des Geschäfts darbieten, dasselbe dessen ungeachtet fortsetzen. Die fragliche Bestimmung schließt sich den Vorschriften der Allerhöchsten Ordre vom 7. Februar 1835 (G. S. S. 18) hinsichtlich der Gastwirths zc. an.
5. Eben dies gilt von der Vorschrift des §. 4, wonach über die Versagung der Concession oder ihrer Verlängerung nur den vorgelegten Behörden Rechenschaft zu geben ist.
6. Das sicherste Mittel zur Verhütung von Mißbräuchen im Betriebe des Auswanderungsgeschäfts wird in Cautionsleistung von Seiten derjenigen bestehen, welche für die pünktliche Erfüllung der mit

den Emigranten abgeschlossenen Verträge verantwortlich sind. In denjenigen Fällen, in welchen den eingegangenen Verbindlichkeiten nicht vollständig nachgekommen ist, wird die Caution das Mittel darbieten, um daraus Entschädigung für die Mehrkosten zu erhalten, welche entweder der Emigrant aus eigenen Mitteln hat anwenden müssen, um zum Ziel seiner Reise zu gelangen, oder welche zu dem Ende durch consularische Hülfe oder auf andere Weise beschafft worden sind. Es schien daher zweckmäßig, den Grundsatz der Cautionspflichtigkeit allen denjenigen, welche, sei es im eigenen, sei es in fremden Namen Verträge über die Beförderung von Auswanderern abschließen, in dem Gesetze auszusprechen (§§. 5 und 7).

Die Bedingungen, für deren Erfüllung die Caution haftbar zu machen, sowie die Höhe, zu welcher dieselbe zu bemessen, werden indessen nach Bewandniß der Umstände sehr verschieden sein. In verschiedenen Seehäfen sind bereits die eigentlichen Unternehmer des Auswanderungsgeschäfts einer erheblichen Cautionstellung unterworfen. Bei allen denjenigen, welche lediglich als Bevollmächtigte solcher, bereits unter sicherer Caution stehender Häuser auftreten, und durch Niederlegung der erhaltenen Vollmacht sich darüber ausweisen, daß die von ihnen abzuschließenden Verträge die Anerkennung eines haftbaren Hauses, im Einschiffungshafen finden werden, wird die niederzulegende Caution nur für die pünktliche Beförderung des Auswanderers bis zum Einschiffungshafen und dafür, daß der abgeschlossene Contract dort die unbedingte Anerkennung des Vollmachtgebers finden werde, haftbar zu machen sein, und auf eine verhältnißmäßig geringere Summe bemessen werden — vielleicht nach Verhältniß der persönlichen Umstände des betreffenden Agenten ganz entbehrt werden können. Sie wird dagegen im weiteren Umfange haften müssen, und verhältnißmäßig höher zu bestimmen sein, wenn der Concessionar sich in eigenem Namen der Beförderung der Emigranten unterziehen, oder sich dazu solcher Häfen bedienen will, in welchen die Landesgesetze nicht schon ausreichenden Schutz gegen dort zu erwartende Mißbräuche darbieten. Es wird hiernach angemessen sein, die specielle Bestimmung über Maß und Haftbarkeit der Cautionen einem besondern, vom Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten festzustellenden Regulativ zu überlassen (§. 5).

Nach den Grundsätzen unserer Gewerbegesetzgebung (§. 18 der Gewerbe-Ordnung vom 17. Januar 1845, §. 67 des Gesetzes vom 9. Februar 1849) bedürfen Ausländer, um ein stehendes Gewerbe in Preußen betreiben zu können, wozu der Betrieb durch Vermittelung eines ein für allemal bestellten Agenten zu rechnen ist, besonderer ministerieller Genehmigung. Um den directen Regreß gegen die im Auslande bestehenden Häuser zu sichern, wird es an und für sich nicht bedenklich sein, auch von ihnen die vorgängige Bestellung einer Caution zu fordern, bevor ihnen die ministerielle Genehmigung zur Bestellung von Agenten erteilt wird. Indessen

wird es auch hier für die Bemessung der Caution einen wesentlichen Unterschied machen, ob die betreffenden Unternehmer bereits unter Caution gestellt sind, und ob die Gesetzgebung des betreffenden Auslandes einen sichern Schutz gegen Bedrückungen der Auswanderer gewährt, — oder ob das Gegentheil der Fall ist. Hiernach ist im §. 7 die nähere Bestimmung über die in solchen Fällen zu erfordernde Caution ebenfalls in das Ermessen des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten gestellt.

7. Die im §. 6 enthaltenen Vorschriften über die Geschäftsführung der Auswanderungs-Unternehmer und Agenten bezwecken, den Behörden ein Einschreiten in denjenigen Fällen zu ermöglichen, in welchen eine Nichterfüllung der eingegangenen Verbindlichkeiten behauptet wird, und wo es sich um Feststellung der zu nehmenden Regresse oder sonst wegen mangelhaften Geschäftsbetriebes zu treffenden Maßregeln handelt.
8. Die Bestimmung wegen eventueller Entziehung der Concessionen (§. 8) und wegen Bestrafung des nicht concessionirten Gewerbebetriebes (§. 9) schließen sich den Bestimmungen der §§. 71 und 177 der Gewerbeordnung vom 17. Januar 1845 an.
9. Es schien nothwendig, die Strafandrohung auch gegen diejenigen zu richten, welche schon jetzt, um sich der Anwendung der bestehenden gewerbepolizeilichen Vorschriften zu entziehen, sich nicht als Agenten, oder Geschäftsvermittler, sondern als solche bezeichnen, welche bereit seien „Berichte oder Auskunft zu ertheilen“. Dergleichen Anzeigen sind häufig in den hiesigen Blättern enthalten und bezeichnen dem Publikum die Auswanderungs-Agenten. Wollte man diesen Geschäftsverkehr, etwa mit Rücksicht auf die Zusicherung, daß die Auskunft uneigentlich ertheilt werde, freilassen, obgleich nicht zu bezweifeln ist, daß die Vermittler sich für Kosten und Arbeit bezahlt machen, wenn auch der Beweis dafür nur selten herzustellen sein dürfte, so würde daß Gesetz leicht umgangen werden können.



# Inhaltsverzeichnis.

## Vorrede.

### Erstes Buch.

**1. Kapitel.** Wirthschaftliche Selbständigkeit der Provinzen Preußens im 18. Jahrhundert. 57 Zolltarife. Stellung Friedrichs des Großen dazu. Ursachen dieses Zustands. Seite 1. Einwirkung der französischen Revolution. König Friedrich Wilhelm III. erklärt sich gegen das überkommene Verbotssystem. S. 2.

Einführung des Estèveschen Tarifs in ganz Preußen durch die Franzosen. Umschwung der volkwirthschaftlichen Anschauungen in Preußen. Anbahnung einer Reform der Wirthschaftspolitik durch den König 1807. S. 2. Aufrechterhaltung des Estèveschen Tarifs nach dem Friedensschlusse. Freiherr von Stein vertagt die Reform. Die Ankündigung der neuen staatswirthschaftlichen Grundsätze in der Instruktion für die Regierungen vom 26. Dezember 1808. Einfluß Adam Smiths darauf. S. 3—5.

Die napoleonische Kontinentalsperre. Hardenbergs freihändlerische Anschauungen. Steins Plan eines einheitlichen Zolltarifs an den deutschen Meeresküsten. S. 5. Heubredt führt den Kriegsimpost 1813 ein. Erbitterung in den Ostseestädten und England. Lord Castlereagh fordert Aufhebung des Zolls. Preußen fordert dafür Entschädigung. Beschwerden der preussischen Kaufleute und Schöns. S. 6.

Hardenberg hält den Kriegsimpost aufrecht und knüpft mit England Verhandlungen wegen eines Handelsvertrags an. Einführung des Kriegsimposts an der Nordseeküste scheitert. Aufhebung dieses Zolls am 16. Mai 1814. S. 7.

**2. Kapitel.** Nothwendigkeit einer wirthschaftlichen Einigung für die deutschen Staaten. Vernichtung der schlesischen Leinenindustrie durch England. Sperrung des Mittelmeers durch die Barbaren. Die englischen Getreide- und Holzölle. Absperrungspolitik Rußlands, Frankreichs, Hollands. S. 8.

Ungünstige Lage Preußens. Trauriger politischer Zustand Deutschlands. Geringe Aussicht auf ein gemeinsames deutsches Zollsystem. S. 9. Staatsrath Sach, der Generalgouverneur der Rheinlande, schließt einen Handelsvertrag mit Belgien und führt einen Zolltarif an der Westgrenze ein. Entrüstung über seine Eigenmächtigkeit in Berlin. S. 10.

Fruchtlose Vertragsverhandlungen mit Spanien und Portugal 1814. S. 11. Schädigung der preussischen Schifffahrt durch die Barbarenksten. Versuche Preußens sich gegen sie zu schützen. Fruchtlosigkeit des Wiener Kongresses auf wirtschaftlichem Gebiete. Schädigung der handelspolitischen Stellung Preußens durch den Verlust Ostfrieslands. S. 12. Entstehung des Artikels 19 der Wiener Bundesakte, betreffend gemeinsame Maßregeln des Bundes in Sachen von Handel und Verkehr. S. 13.

**3. Kapitel.** Das russische Absperrungssystem seit 1810. S. 13. Klagen der preussischen Industrie. Fürst Adam Czartoryski veranlaßt Rußland am 3. Mai 1815 mit Preußen und Oesterreich Verträge betreffend die Erhaltung der wirtschaftlichen Einheit des alten Polens zu schließen. S. 14. Vorsichtige Haltung Oesterreichs. S. 15. Motive der Polen. Vergebliche Hoffnungen in Berlin. Mission Leipzigers und Semlers nach Warschau. Preussische Vertragsvorschläge. S. 16.

Uebertriebene Forderungen der Polen. Der Zar verlegt den Vertrag durch Einführung von Verböten und Absonderung Litthauens. Nowossilzow gegen das Prohibitivsystem. Versuch, den Zaren bei seinem Besuch in Warschau nachgiebig zu stimmen. S. 17. Ansechtslosigkeit der Verhandlung. Nowossilzow bewegt Leipziger zu einem Abschluß am 15. November 1816. S. 18. Preussische Abänderungsvorschläge bleiben ohne Antwort. Der Zar ratificirt den Warschauer Vertrag und verlangt das Gleiche von Preußen. S. 19. König Friedrich Wilhelm weigert sich. S. 20.

Nowossilzow läßt durch Staatsrath Würst ein Zollkartell vorschlagen. S. 20. Ablehnung des Antrags. Einseitige Herabsetzung der preussischen Transitzölle. Der Zar erlaubt die Tuchdurchfuhr nach China. S. 21. Neuer russischer Zolltarif ohne Verböte. S. 22.

**4. Kapitel.** Fortdauernde Abschließung Englands gegen preussische Waaren. Französisches Prohibitivsystem. S. 22. Der König verlangt Maßregeln gegen Frankreich. Hoffmann glaubt nicht, daß Preußen eine wirksame Waffe dagegen besitze. Seine handelspolitischen Ansichten. S. 23.

Zollchicanen der Niederlande und Oesterreichs. Gleichmäßige Schädigung aller deutschen Staaten. Eifersucht derselben. Vergeblicher Versuch den Verkehr mit Lebensmitteln im Bunde von Zöllen zu befreien. S. 24. Preußens schwierige geographische Lage. Unmöglichkeit eines Verböthsystems. S. 25.

Freihändlerische Ansichten. Der Handelsminister beantragt am 28. Dezember 1815 ein besonderes Zollsystem für die östlichen Provinzen. S. 25. Bedenken des Königs dagegen. Klagen der Rheinlande. Der Finanzminister wird mit Reform des ganzen Zoll- und Steuerwesens beauftragt. Maassens Entwürfe vom Oktober 1816. S. 26. Graf Bülow's Gesetzentwürfe vom 14. Januar 1817. S. 27—30.

**5. Kapitel.** Bewegung im Publikum gegen die beabsichtigte Reform.

§. 30. Niederlegung der Spezialkommission unter Heydebreck. Arbeiten derselben. Beschluß wegen Wiederherstellung des Verbotsystems. Kunth und Maassen dagegen. §. 31.

Ueberweisung der Materialien an eine Staatsrathscommission. Hoffmanns Ansichten. Zustimmung der Oberpräsidenten. §. 32. Heydebreck bleibt bei seiner Meinung über Nothwendigkeit des Schutzsystems. Benth dagegen. Ladenberg und Bequelin für Verbote. §. 33. Votum der Kommission für mäßige Zölle. Aufstellung des Tarifs. §. 34. Neuer Gesetzesentwurf. Denkschrift der Kommission vom 20. Juni 1817. §. 36.

Der König überweist die Vorarbeiten dem Staatsrath. Verhandlungen in demselben. §. 36. 37. Schwierigkeit der Reform der innern Steuern. §. 37. Die Einführung des neuen Tarifs vertagt. Hoffmann gegen das Finanzministerium. §. 38. Der König ordnet Einführung der Zollreform am 1. Januar 1818 an. Graf Bülow übernimmt das Handelsministerium. Der Staatsrath verlangt baldige Inkraftsetzung des neuen Tarifs. Der König befiehlt sie bis zum 1. Januar 1819 spätestens durchzuführen. §. 39. Das neue Zollgesetz. Unzufriedenheit in den Rheinlanden. Hoffmann gegen Vinde. §. 40—41.

## Zweites Buch.

**1. Kapitel.** Aufregung der Kleinstaaten über die preussische Zollreform. Vorstellungen Nassaus. Metternich empfiehlt Hardenberg das österreichische System. Form der theilweise oder ganz entkavirten Staaten. §. 45.

Rebenius gegen Preußen. Er verlangt ein allgemein deutsches Zollsystem. Gleiche Bestrebungen des Leipziger Vereins von 1817 und Friedrich Lists. §. 46. Schicksal der Petition Lists beim Bundestage. Die thüringischen Staaten beantragen Aufhebung der Zolllinien innerhalb Deutschlands. §. 47. Klagen anderer Staaten. Baden regt Herstellung freien Verkehrs auf den Karlsbader Konferenzen an. Metternich vertagt die Sache. Schwarzburg-Sondershausen schließt sich dem preussischen Zollsystem an. §. 48.

List und seine Freunde machen Vorstellungen in Berlin. Ablehnende Antwort Preußens. Instruktion des preussischen Vertreters für die Wiener Konferenzen. §. 49. Beschwerden der Gegner Preußens in Wien. Verlauf der Konferenzen. §. 50—51.

Gründung eines Vereins der Mittel- und Kleinstaaten scheidet. §. 51—52. Entstehung des süddeutschen Zollvereins. §. 52—53. Zollverein Preußens mit Hessen-Darmstadt. §. 53. Gründung des mitteldeutschen Vereins. §. 54. Preußens Schritte dagegen. Handelsvertrag Preußens mit dem süddeutschen Vereine. Der mitteldeutsche Verein zerfällt. Hannover bildet den Steuerverein. §. 55.

Hannover regt Durchführung des Artikel 19 beim Bundestage an. Preußens Stellungnahme. Wählereien der Kleinstaaten. §. 56—57. Eintreten Englands für die hannoverschen Anträge. Umschwung der politischen Verhältnisse. §. 58. Ausdehnung des Zollvereins auf ganz Mittel- und Süddeutschland. Nochmaliger Versuch Hannovers den Artikel 19 zur Durchführung zu bringen. §. 59.

**2. Kapitel.** Mission Semlers nach Petersburg. S. 59. Unnachgiebige Haltung Rußlands. Wiedereinführung der höheren Transitzölle in Preußen. Halsstarrigkeit der Polen. S. 60. Vergebliche Versuche auf den Zaren einzuwirken. Vorläufiger Abschluß im Frühjahr 1818. S. 61.

Wiederherstellung des Provisoriums von 1817. Weitere Verhandlungen. Verständigung kommt im September 1818 zustande. S. 62—63. Hoffmanns Urtheil über die Beziehungen zu Rußland. Vertrag vom 19. Dezember 1818. S. 64. Finanzminister Guriew regt nochmals Abschluß eines Zolltariffs an. Ablehnung des Vorschlags. S. 65.

Umgehung des Vertrags durch Rußland. S. 66. Vergebliche Vorstellungen in Petersburg. Reibereien. Verschärfung des russischen Prohibitivsystems. S. 67. Handelskrise in Rußland. Der Zar ersucht den König seine vertragsmäßigen Ansprüche freiwillig aufzugeben. Preußen verlangt eine neue Verhandlung. S. 68—69.

Rußland hebt einseitig den Vertrag auf. Rathlosigkeit in Berlin. S. 70. Der König erklärt den Vertrag für erloschen und befehlt Einführung von Kampfzöllen. S. 71. Neue Uebergriffe Rußlands. S. 71. Preußen greift auf den Wiener Vertrag zurück. S. 72. Vergebliche Vorstellungen des Königs beim Zaren. S. 73.

Berathung über Kampfzölle in Berlin. S. 73. Frühere Erwägungen über Zulässigkeit von Getreidezöllen. S. 74. Beschlüsse des Staatsministeriums in der Repressalienfrage vom 21. August 1822. S. 74. 75. Widerspruch des Finanzministers und nochmalige Staatsministerialsitzung. S. 75. Einleiten Rußlands. Brief des Zaren. S. 75. 76. Alopeus knüpft Verhandlungen an, die ergebnislos bleiben. S. 76. 77. Einführung der Kampfzölle am 10. April 1823. Klagen der Polen und Protest Rußlands. S. 77.

Sturz Guriews. Anfänge des neuen Finanzministers Cancrin. S. 78. Rußland droht mit Gegenmaßregeln. S. 78. Exercien der Polen. S. 79. Versuch einer Vermittelung durch Prinz Wilhelm im Herbst 1823 vergeblich. S. 79. Ernennung des Barons von Mohrenheim zum Unterhändler mit Preußen. S. 79. 80.

Vorschläge Mohrenheims. Preussische Antwort. S. 80. Unterzeichnung eines Protokolls am 22. April 1824. S. 81. Die Aussichtslosigkeit des russischen Kanalprojects Memel-Windau. S. 81. Zögern in Petersburg. S. 82. Wunsch nach höheren Getreidezöllen in Preußen. S. 82. Der Zar verwirft das Mohrenheimsche Protokoll. S. 82. 83. Vereinbarung vom 11. März 1825. S. 83.

Mangelhafte Ausführung des Vertrags in Polen und Rußland. S. 83. 84. Wirthschaftliche Entwicklung Rußlands. Popularität des Prohibitivsystems. S. 85. Cancrins volkwirthschaftliche Theorien. S. 85. 86. Schädigung der preussischen Ostprovinzen. Hilflosigkeit Preußens. S. 87. Wunsch nach Repressalien gegen Rußland. S. 87. Preußen faßt den Entschluß, den Vertrag nicht zu verlängern. Rußland schlägt 1833 Verlängerung vor. Größe des Schleichhandels. S. 88.

**3. Kapitel.** Sendung Brahls nach England Anfang 1818, um Abschluß eines Handelsvertrags herbeizuführen. England lehnt Alles ab. Graf Bülow will Repressalien ergreifen. Auch Humboldt ist dafür. S. 89. Der neue preussische Tarif ist wirkungslos gegen England. S. 90.

1820 wird aufs neue Gleichstellung des preussischen Holzes mit dem kanadischen vergeblich verlangt. S. 90. Trauriger Zustand der preussischen Rhederei. König Friedrich Wilhelm III. neigt zur Einführung von Kampfzöllen gegen England. Zögern der preussischen Minister. S. 91. Ministerkonferenz beschließt Gegenmassregeln gegen England. Kabinettsordre vom 20. Juni 1822 betreffend Einführung von Hafengebührenzuschlägen. S. 92.

Wirkung auf England. Abschaffung der englischen Differenzialzölle. S. 93. Schiffahrtsvertrag vom 2. April 1824. S. 93. Thätigkeit Gusskissons. Preußen schlägt Abschluß eines Handelsvertrags vor. S. 94. Ganning beabsichtigt Reform der Kornzölle. S. 95. Sommer 1826 erhält Preußen für einen Theil der indirekten Schiffahrt und der Kolonien Weisbegünstigung. S. 93.

Eifersucht Englands gegen den Zollverein. Feindseligkeiten. Vergebliche Versuche das englische Publikum aufzuklären. S. 96. Erbitterung Palmerstons über den Anschluß Süddeutschlands an den Zollverein. S. 96. 1834 wird vergeblich über einen Handelsvertrag verhandelt. S. 97.

**4. Kapitel.** Frankreich schlägt 1819 Verhandlungen über einen Vertrag vor. Preußen erachtet sie für aussichtslos. S. 97. Repressalien Süddeutschlands gegen Frankreich. Feindseligkeiten gegen Preußen. In Berlin werden 1826 Kampfzölle in Erwägung genommen. S. 98. Klagen der rheinischen Industrie. 1828 Verhandlungen Hafenelevens in Paris. S. 99. Vergebliche Versuche ein Abkommen über die Schiffahrt zu schließen. S. 100.

Intriguen der französischen Regierung. S. 100. Vergebliche Versuche Englands in Paris Zollherabsetzungen zu erwirken. Französischer Handelsvertrag mit Nassau. Umtriebe Frankreichs bei den Kleinstaaten. S. 100. Preußen droht mit Repressalien. S. 101. Scheitern der französischen Intrigue gegen den Zollverein. S. 102.

Schädigung der Rheinlande durch die Zollpolitik der Niederlande. S. 102. Verhandlungen im Haag. Hollands Uebergriffe in der Rheinschiffahrt. Neue Verhandlungen werden 1821 ins Auge gefaßt. Hollands Massregeln gegen Preußen. S. 103. Die Rheinlande verlangen Kampfzölle. Besprechungen 1825. Drohungen im Haag. Die Julirevolution hindert das Zustandekommen von Verhandlungen. S. 104.

**5. Kapitel.** Illiberale Zollpolitik Oesterreichs. Metternich sieht der Entstehung des Zollvereins, dessen Bedeutung er erkennt, ruhig zu. S. 105.

Lage der Beziehungen zur Türkei. Vertrag von 1819. S. 106.

1817 wird der Versuch erneuert mit Portugal einen Handelsvertrag zu schließen. S. 106. 107.

Hindernisse des preussischen Exportes nach Spanien. S. 107.

Anfuhr preussischer Waaren nach Mexiko. Preußen wagt es nicht, die Unabhängigkeit der abgefallenen spanischen Kolonien anzuerkennen.

S. 108. Geheime Verhandlungen mit Mexiko 1826. S. 109. Erst 1829 entschließt sich der König zur Anerkennung und Ernennung eines Generalkonsuls. S. 109. 110. Handelsvertrag mit Mexiko vom 18. Februar 1831. S. 110.

Der preussische Konsul Theremin in Rio de Janeiro schlägt 1822 Abschluß eines Vertrags mit Brasilien vor. S. 110. Preußen wünscht 1825 bei Ablauf der Sonderbegünstigungen Englands mit Brasilien zu verhandeln. Zendung des Legationsraths von Ulfers 1826. S. 111. Vertrag vom 9. Juli 1827.

Beziehungen zu den Vereinigten Staaten. Preußen knüpft 1817 Vertragsverhandlungen an. S. 112. Schiffahrtsvertrag vom 1. Mai 1828. S. 113.

**G. Kapitel.** Schädigung der preussischen Schiffahrt durch die Barbaren. S. 113. Beziehungen Friedrichs des Großen zu ihnen. Verjuche sich mit ihnen zu verständigen. S. 114. Die Türkei schützt die preussischen Schiffe gegen die Räubereien ihrer Vasallen. Agitation des englischen Admirals Sydney Smith gegen die Barbaren. S. 115.

Wegnahme preussischer Schiffe durch diese Seeräuber. England verweigert Hilfe. Schweden ist bereit sie gegen Entgelt zu leisten. Die Kosten von Verträgen mit den Seeräubern. S. 116. Neue Klagen gegen die Barbaren 1816. Vergeblicher Versuch England zum Einschreiten zu bewegen. S. 116. 117. Erfolgreiche europäische Konferenz in London 1816. S. 117.

Klagen der Hansestädte bei Preußen und der Bundesversammlung. S. 117. Fruchtlose Verhandlungen in Frankfurt. S. 118. Neue ebenfalls vergebliche Anregung Badens. S. 118. Schritte Preußens bei der Pforte. S. 118. 119. Graf Bülow wird durch Pütter veranlaßt, den Abschluß von Verträgen mit den Raubstaaten zu beantragen. S. 119. Vergebliche Bemühungen, Oesterreich zum gemeinsamen Vorgehen zu bewegen. S. 119. 120.

Geheimrath Hoffmann gegen Pütter. S. 120. Mission Pütters. S. 120. Ergebnisse der Londoner Konferenz. S. 121. Fruchtlose Verhandlungen in Aachen Ende 1818. S. 121. Neue Seeräubereien im Sommer 1819. S. 121. Raumer gegen Verträge. S. 122. Resultatlose Verhandlungen über die Angelegenheit zwischen den Ministerien. S. 122. Vertrag Hamburgs mit Marokko. S. 123.

Das auswärtige Ministerium gegen Verträge mit den Barbaren. S. 123. Nachträglich wird aber Abschluß von Verträgen beim König befürwortet. Herbst 1824. S. 124. Der König verlangt weitere Verathungen. Deutschristen. Votum Niebuhrs. S. 125. Erneute Verathung. Abschluß von Verträgen wird Frühling 1825 beschloffen, aber vom König der Kosten wegen nicht genehmigt. S. 125.

Neue Verathung des Staatsministeriums. Befragung der Interessenten, deren Meinungen getheilt sind. S. 126. Agitation in den Nordseestaaten. S. 126. Februar 1827 wird Vertragsschluß mit Marokko angeordnet. Fortdauer der Seeräubereien. S. 127.

Nochmaliger Versuch Oesterreich zu gemeinsamen Schritten zu bewegen. S. 128. Niederwerfung Algiers durch Frankreich. S. 128. Verhandlungen mit Marokko kommen nicht zustande. S. 128. Fortdauer vereinzelter Secaränderien. S. 129.

### Drittes Buch.

**1. Kapitel.** Beitritt Badens und Nassaus zum Zollverein. S. 133. Unzufriedenheit der preussischen Finanzleute. S. 133. Erörterungen bei der ersten Erneuerung der Verträge. S. 134.

Fortdauer der Sonderstellung der Nordseestaaten. Abschluß eines Zollkartells mit dem Steuerverein. S. 134. Hannover kündigt das Kartell 1840. S. 134. Agitation für Anschluß der Nordseeländer an den Zollverein. S. 135. Preußen ist aus finanziellen Rücksichten dagegen. S. 135.

Streit Braunschweigs mit Hannover. S. 135. Es tritt dem Zollverein bei. S. 136. Erbitterung in Hannover. Verhandlungen über Erneuerung des Kartells und die Enklaven. S. 136. Hannover zieht die Verhandlungen in die Länge. S. 137. Verhandlungen über Vereinigung der beiden Zollvereine werden 1841 in Aussicht genommen. S. 137.

**2. Kapitel.** Geplante Mission Jordanbecks nach Petersburg. S. 138. Beratungen über die zu stellenden Forderungen. S. 138. Denkschrift Ancillons für den Zaren. S. 139. Westphal reist an Stelle Jordanbecks März 1836 nach Rußland. S. 139.

Preußen fordert Transiterleichterungen in Transkaukasien. Der Zar ist gegen jeden Systemwechsel. S. 140. Verhandlungen in Petersburg ergebnislos. S. 141. Westphal wird September 1836 abberufen und der Vertrag nicht erneuert. S. 142.

Resselrode protestirt gegen Berufung auf den Wiener Vertrag. S. 142. Der Gesandte von Liebermann macht ihm den Standpunkt klar. S. 143. Preußen wagt nicht zu Repressalien zu greifen. S. 144. Die Erhöhungen des Transitarsivs werden in Petersburg mitgetheilt und ausdrücklich nicht als Repressalien bezeichnet. S. 144. Feindselige Maßregeln Rußlands. S. 145. Cancrin besucht 1840 Berlin und bespricht die beiderseitigen Beschwerdepunkte. S. 145.

**3. Kapitel.** Oesterreich schlägt Preußen Abschluß eines Zollkartells vor. In Berlin verlangt man dafür TariskonzeSSIONen. S. 146. Schlimme Lage Schlesiens. S. 147. Schlesien wegen knüpft man 1836 durch Geheimrath Kühne Verhandlungen in Wien an. S. 147. Oesterreich beharrt auf seinem Standpunkte und lehnte jede Zollermäßigung für ein Kartell ab. S. 148. 149.

Verwahrung Preußens gegen die Anschuldigungen Oesterreichs. S. 150. Entschuldigung Metternichs. Scheitern der Kartellverhandlungen 1839. S. 150. Besprechungen über die Zollbehandlung der polnischen Landestheile. Verständigung im Juni 1839. S. 150. 151.

Bedeutung des Freistaats Krakau für den preussischen Handel. S. 151. Schritte Rußlands gegen Krakau und Bemühungen Metternichs

es zur Zollvereinigung mit Oesterreich zu bewegen. S. 151. Aufregung in Breslau. S. 152.

**4. Kapitel.** Feindseligkeit der englischen öffentlichen Meinung gegen den Zollverein. S. 152. Die Regierung tritt für Preußen ein. S. 152. Bemühungen der preussischen Regierung die Engländer aufzuklären. S. 153.

England schlägt einen Handelsvertrag vor. S. 153. Scheitern der Verhandlung 1838. S. 153. Oesterreichischer Schiffsahrtsvertrag mit England. Preußen erhält dieselben Rechte wie Oesterreich. S. 154. Bowrings Mission nach dem Zollverein. Schiffsahrtsvertrag erweitert am 2. März 1841. S. 154. Angriffe Lists und der Süddeutschen dagegen. S. 155. Der König Ludwig von Bayern ist gegen den Vertrag. S. 155. 156.

Holland zieht Beitritt zum Zollverein in Erwägung. S. 156. Holland erhöht 1835 seine Getreidezölle. S. 156. Preußen faßt Repressalien ins Auge. Verhandlungen über Gleichstellung der preussischen Schiffe mit den einheimischen in Holland. S. 156. 157.

Feindselige Maßregeln Hollands infolge der Einführung des preussischen Flaggenzuschlagzolls. Verhandlungen in Berlin. S. 157. Schiffsahrtsvertrag vom 3. Juni 1837. S. 157. Verathungen im Zollverein. Handelsvertrag vom 21. Januar 1839. S. 158. Werthlosigkeit desselben für den Zollverein. S. 159. Mißstimmung im Publikum. Richternenerung des Abkommens. S. 159. Verathungen über die Regelung der Beziehungen zu Holland. S. 160.

Reformpläne des Ministers Duchâtel in Frankreich. Anregung des Königs Louis Philippe 1837 wegen eines Handelsvertrags. S. 160. Ablehnung der Vorschläge in Berlin. S. 161. Besprechungen des französischen Kommissars Engelhardt mit Westphal über einen Handelsvertrag 1839. Befragung der Zollvereinsstaaten. S. 161. Plötzliches Schweigen Frankreichs. S. 161. Drohung mit Repressalien seitens Preußens in Paris 1840. S. 162.

Der amerikanische Geschäftsträger schlägt 1836 einen Handelsvertrag mit dem Zollverein vor. S. 162. Verhandlungen. S. 163. Verathungen auf der Vereinskonzferenz in Dresden. Ablehnung der amerikanischen Vorschläge. S. 163. Weitere Versuche Wheatons. S. 163. 164.

**5. Kapitel.** Bedeutung Dänemarks als Herrscher des Sunds. S. 164. Dänemarks Feindseligkeit während der Revolutionskriege. S. 164. Verhandlungen über einen Vertrag wegen des Sundzolls in Wien. S. 165. Privilegien einzelner preussischer Ostseestädte. S. 165. Verhandlungen in Kopenhagen 1816. S. 166. Vertrag vom 17. Juni 1818. S. 167.

Bestrebungen, Dänemark zur Regelung und Veröffentlichung des Sundzolltarifs zu bringen. S. 167. Schädigung der preussischen Schifffahrt. S. 167. Beschwerden Stettins gegen den Sundzoll 1830. S. 168. Ablösung des Zolls wird in Preußen gewünscht. S. 168. Steigende Agitation in den Ostseestädten. S. 168. Dänemark sucht jedem Zugeständniß auszuweichen. S. 169. Verhandlungen 1855 bleiben fruchtlos. S. 169.

Kündigung des Handelsvertrags kommt in Frage. S. 169. Beschwerden über den Zoll in England. S. 170. Neue fruchtlose Verhandlungen mit Dänemark 1838. S. 170. 171. Mißstimmung gegen Däne-

mark in Schweden und den Vereinigten Staaten. S. 171. König Frederik bittet Preußen um Verlängerung des Vertrags. S. 171. Stillschweigende Verlängerung erfolgt. S. 172.

Schritte Schwedens gegen den Zoll. S. 172. Stellung der Großmächte zur Frage. S. 172. 173. Dänemark bringt Oktober 1839 selbst die Ablösung des Sundzolls in Vorschlag. S. 173. Preußen ist dazu bereit. S. 174. Weigerung Rußlands zuzustimmen. S. 175. Holland und England warten ab. S. 175.

Vorstellungen Palmerstons in Kopenhagen. S. 175. 176. Schweden ist für Ablösung, Rußland bleibt dagegen gestimmt. S. 176. England fordert Abstellung der Sundzollbeschwerden 1840. S. 176. Dänemark willigt in Verhandlungen zu London. S. 176. Verständigung Dänemarks mit England im Mai 1841. S. 177. Vergebliche Mehrforderungen Preußens. S. 177. 178. Preußen zieht seine Rechtsansprüche gegen den Zoll in Erwägung und sammelt die vorhandenen Beschwerden. S. 178. 179.

## Viertes Buch.

**1. Kapitel.** Allgemeiner Charakter der Zollpolitik des Zollvereins. S. 183. Ausbreitung der Industrie. Wunsch nach Schutz und neuen Märkten. S. 183. Ausdruck der handelspolitischen Forderungen des Publikums in Lists nationalem System. S. 183. 184.

Wünsche der Hansestädte nach kräftigerem Schutz der Schiffahrt. S. 185. Idee eines deutschen Schiffahrtbundes. S. 185. Differenzielle Behandlung der Bremischen Schiffe in Portugal. S. 185. Bürgermeister Bremens Smidt nimmt daraus Veranlassung Metternich den Schiffahrtsbund vorzuschlagen. S. 185. 186. Plan Smidts. S. 186. Da Metternich auf die Idee nicht weiter eingeht, wendet sich Smidt an Preußen im Oktober 1842. S. 186. Abneigung des preussischen Vertreters in Frankfurt gegen den Plan. S. 186.

Strömungen in der öffentlichen Meinung nach Einführung von Unterscheidungszöllen. S. 187. Der auswärtige Minister Baron Bülow machte jede derartige Maßregel vom Beitritt der Nordseestaaten zum Zollverein abhängig. S. 187. Hamburg tritt für den Plan Smidts ein. S. 187. Smidt versucht vergebens Preußen zu erwärmen. S. 187. Preußen bleibt bei seiner Auffassung. S. 188. Aufsehen in England. S. 188.

Schutzzöllnerische Strömung in Süddeutschland. S. 189. Angriffe gegen Preußen. S. 189. Scheinrath Michaelis rechtfertigt Preußens Handels- und Zollpolitik. S. 189—192. Preußen lehnt bei der Vereinskonferenz von 1843 die süddeutschen Anträge ab. S. 192. Anregung im Publikum über das Verhalten der preussischen Bureaucratie. S. 192.

König Friedrich Wilhelm errichtet am 7. Juni 1844 das Handelsamt. S. 192. Aufgaben dieser Behörde. S. 192. 193. Abnahme des Leinenerports drängt zu Staatsmaßregeln. S. 193. Der Präsident des Handelsamts Kömme soll ein Gutachten über die zur Förderung des Exporthandels nöthigen Schritte abgeben. S. 194. Auffassung des auswärtigen Ministeriums. Abweichende Ansicht Kömmes. S. 194.

Angst der Bremenser vor Unterscheidungszöllen. Dudoz verfaßt eine Denkschrift über den Schifffahrtsbund. S. 195. Besprechungen Preußens mit den Hansestädten. S. 195. Das auswärtige Ministerium tritt für die Idee ein. S. 195—196. Der König ordnet Berathungen der Ministerien an. Widerstand des Finanzministers. S. 196.

Enquete über die Textilzölle. S. 196. 197. Sitzung des Handelsraths. S. 197—199. Der König genehmigt Zollerhöhungen Juli 1845. S. 199. Verhandlungen auf der Zollkonferenz in Karlsruhe. S. 199—200. Scheitern der Zollerhöhung. Freude Englands. Zorn der Süddeutschen. S. 200. Der preussische Finanzminister ist gegen jede Zollerhöhung. S. 201. Sieg der freihändlerischen Richtung. S. 201.

Denkschrift Rönnes über die Unterscheidungszölle vom Frühjahr 1845. S. 202. 203. Gegenschrift Flottwells. S. 203—205. Verhandlung der Angelegenheit im Handelsrath. S. 205. Die öffentliche Meinung ist für Unterscheidungszölle. S. 206. Flottwell arbeitet Rönnes Schrift um. S. 206. Unbefugte Veröffentlichung von Rönnes Gutachten. S. 206. Der auswärtige und der Finanzminister sprechen sich gegen das vorgeschlagene System aus. S. 207. Der Gesandte von Arnim empfiehlt dasselbe. S. 207. Die Kölner Handelskammer ist dagegen, die Industrie dafür. S. 207. Klagen Rönnes über seine unhaltbare Stellung. Der König verweigert ihm den Abschied. S. 208.

Hannover beschuldigt Preußen, daß es die Einführung von Unterscheidungszöllen verhindere. S. 208. Ansicht des Geheimraths von Kampf über die Frage. S. 209. Rönne wird veranlaßt, ein Gesetz über Einführung von Unterscheidungszöllen zu entwerfen. S. 209. Generalsteuerdirektor Kühne ist dagegen. S. 210. Hunjen empfiehlt Kampfzölle gegen England. S. 210. 211. von Kampf sucht den Finanzminister von den Nutzen der Maßregel zu überzeugen. S. 211. Letzterer bleibt bei seiner Ansicht. S. 211. Der Direktor im Auswärtigen Ministerium widerlegt den Finanzminister. S. 211—213. Der Nachfolger Flottwells, Finanzminister von Duesberg, ist auch nicht zu überzeugen. S. 213. Der Handelsrath erörtert die Frage am 5. November 1846. S. 213. 214. Der König ist für Unterscheidungszölle. S. 114. Kündigung des Handelsvertrags mit England beschlossen. S. 215. Einverständnis des Zollvereins. S. 215. Plan eines allgemeinen deutschen Handelsvereins von Kampf. S. 215—219. Rönne ist dagegen. S. 220. Berathung der Sache im Staatsministerium. S. 220. von Patow berceist die Norddeutschen, um deren Ansichten zu hören. S. 220. Hamburg ist entschieden abgeneigt. S. 220. Der Plan wird fallen gelassen trotz ähnlicher Anträge des vereinigten Landtags. S. 221.

Agitation der Ostseehäfen gegen Flaggenzölle. S. 221. Hamburgs Denkschrift gegen Unterscheidungszölle. S. 222. England fürchtet Wiederaufnahme des Plans. S. 222. Kampfzölle gegen Holland werden 1847 ins Auge gefaßt. S. 222.

**2. Kapitel.** Hannover wird am 24. Februar 1842 zu Verhandlungen wegen Zollanschluß aufgefordert. S. 222. Forderungen Hannovers. S. 223. Vergeblicher Versuch, Hannover durch Zureden Englands ge-

fügiger zu machen. S. 223. Stimmungswechsel in Braunschweig zu Gunsten Hannovers. S. 223. Vergebliche Verhandlungen mit Hofrath Witte. S. 224. Verlängerung des Zollkartells. S. 224.

Braunschweig drängt 1843 auf Eröffnung neuer Verhandlungen. S. 224. Erwägungen in Preußen. Neue Zollanschlußvorschläge. S. 224. Hannover will von Verhandlungen ohne Zusage eines Präcipiums an den Zollcinnahmen nichts wissen. S. 224. 225. Publizistische Angriffe Hannovers gegen Preußen. S. 225. Unangemessenes Auftreten Wittes, des hannöverschen Unterhändlers. Abbruch der Besprechungen. S. 225. Sendung Albrechts aus Hannover. S. 226. Drängen Braunschweigs. S. 226. Richtererneuerung des Kartells. S. 227. Hannovers feindseliges Auftreten. S. 227. Kampf in Zeitungen und Broschüren. S. 227. Vermittlungsversuch Englands wird ebenso wie die Einmischung Oesterreichs abgelehnt. S. 228. Englisch-hannoverscher Schifffahrtsvertrag von 1844. S. 228. Hannover knüpft Verhandlungen mit Braunschweig an. S. 228. Neues Zollkartell 1845. S. 229. Agitation in Deutschland für Ausdehnung des Zollvereins bis zur Nordsee. S. 229.

**3. Kapitel.** Die preussischen Beschwerden gegen Rußland 1840. S. 230. Antwort des Barons Meyendorff lehnt Entgegenkommen ab. S. 230. Proteste gegen die Verletzungen des Wiener Vertrags vergeblich. S. 230. Vorschläge Canerins im Juni 1841. S. 230. Gutachten der Oberpräsidenten dagegen. S. 231. Schön schlägt Richtererneuerung der Kartellconvention wegen Auslieferung der Deferteure vor. S. 231. Neue Zollerhöhungen Rußlands. S. 231. Vergebliche Verhandlungen. Grenzkonflikt. S. 231. Das auswärtige Ministerium beantragt Richtererneuerung des Kartells. S. 231. Einverständnis des Königs. S. 232. Mittheilung an Meyendorff. S. 232. Zorn der Russen. S. 232. Der König versucht bei einem Besuche des Zaren im Juni 1842 die Angelegenheit zu regeln. S. 232. Rußland lehnt Verhandlungen ab und er bietet sich nur noch zu einseitigen Konzessionen. S. 232. 233. Der König nimmt sie an und verlängert dafür das Kartell auf ein Jahr. S. 233. Rußland lehnt letzteres ab. S. 233. Preußen beharrt auf seinem Standpunkt. S. 234. Neue Grenzverkehrsbeschwerden in Rußland geplant. S. 234. Rußland beschränkt seine Konzessionen auf Preußen allein. S. 234. Geschei im Zollverein. S. 235. Rußland lehnt die weitere Durchführung des Kartells ab. S. 235.

Preußen verzichtet auf die Zollbegünstigungen Rußlands. S. 236. 237. Der Getreidedurchfuhrzoll wird 1843 von Preußen auf den Satz von 1825 erniedrigt. S. 237. Rußland lenkt dafür ein. S. 237. Ausdehnung der Konzessionen auf den Zollverein. S. 238. Verständigung in der Frage der Dampfschiffahrt von Stettin nach Petersburg. S. 238. Erneuerung und Verlängerung des Militairkartells. S. 238.

Fortschritte der russischen Industrie. S. 238. Reisen Haythausens. S. 238. Fortdauer des Schleichhandels. S. 238. Der Gesandte von Liebermann nimmt 1845 seinen Abschied. S. 238. von Rochow Gesandter. S. 239. Rußland beginnt seine Konzessionen zu verlegen. S. 239. Sturz Caucerins. S. 239. In Rußland regen sich Stimmen

gegen das Schutzollsystem. S. 239. Versuch Preußens, durch eine Denkschrift den Kaiser Nikolaus freieren Handelsgrundsätzen geneigt zu machen. S. 239. 240. Fortdauer der Grenzpladerei. S. 240. Die Zollvereinigung Polens mit Rußland kommt in Frage 1845. S. 240. Vorstellungen Rochows dagegen. S. 241. Kesselrode verspricht Zollermäßigungen. S. 241. Beratungen über Reform des russischen Tarifs 1847. S. 241. An der Einbeziehung Polens in das russische Zollsystem wird heimlich gearbeitet. S. 241. Besorgnisse der preussischen Regierung. S. 241. Vergebliche Schritte des Königs. S. 242. Protest in Petersburg unter Anrufung des Wiener Vertrags. S. 242. Man verlangt vorherige Vorlage des neuen Tarifs in Berlin. S. 242. Kesselrode lehnt das ab, verspricht aber Einführung niedriger Zölle. S. 242. Vergeblicher Versuch Preußens, Metternich zu gemeinsamen Schritten gegen Rußland zu bewegen. S. 243. Rußland lehnt jedes Entgegenkommen ab. S. 243. Rochow ruft nochmals den Wiener Vertrag an. S. 243. Hilflosigkeit Preußens. S. 244. Vergebliche Schritte, den deutschen Export nach Transkaukasien zu fördern. S. 244. Sendung Levenhagens nach Tiflis. S. 244. 245.

**4. Kapitel.** Metternich bekommt 1841 bei einer Reise Besorgnisse wegen der Wirkungen des Zollvereins auf die politische Stellung Oesterreichs. S. 245. Sein Schreiben an Rübeck. S. 245—246. Zollreformen in Wien berathen. S. 246. Besorgnisse des Gesandten in Stuttgart, von Rochow, vor Oesterreichs Annäherung an den Zollverein. S. 247. Der Vertreter des Vereins in Frankfurt, Bierack, wird 1842 von Oesterreich über die Aussichten einer allgemeinen deutschen Zollvereinigung befragt. S. 247. 248. Widerstand in Oesterreich gegen Rübecks Zollreform. S. 248. Rübeck fragt in München wegen einer Zollvereinigung an. S. 248. Scheitern seiner Reformpläne. S. 248. Preußen wünscht eine Verständigung mit Oesterreich wegen des Verkehrsverkehrs mit Leinen. S. 249.

Schädigung Schlesiens durch die Annexion Krakaus seitens der Oesterreicher. S. 249. Preußen erhält eine Entschädigung zugesichert. S. 249. Verhandlungen darüber mit Hofrath Esch 1847. S. 250. Oesterreich verweigert nachträglich Ausführung des Versprochenen. S. 250. Vorstellungen Preußens. S. 250. Verständigung vom Oktober 1847. S. 250.

Handelsbeziehungen zur Türkei wachsen seit Niederwerfung der Barbaren. S. 251. Die Türkei wünscht 1855 Abänderung ihres Tarifs. S. 251. Englisch-türkischer Vertrag von 1838. S. 251. Beitritt Preußens. S. 251. Wunsch nach direktem Orienthandel in den vierziger Jahren. S. 251. Traurige Lage der konsularischen Vertretung Preußens im Orient. S. 252. Reformen. S. 252. Bestrebungen der Zollvereinskonsuln im Orient. S. 252. Konsul Bedeke gründet eine Donauhandels-gesellschaft. S. 253. Mißerfolge Hartforts. S. 253. Neue Verhandlungen mit der Türkei über den Zolltarif 1847. S. 253. Vertrag von 1851. S. 254

**5. Kapitel.** Fortdauerndes Uebelwollen der öffentlichen Meinung in England gegen den Zollverein. Peel wünscht Tarifkonzessionen. S. 254. Bunsen widerlegt Lord Aberdeens Klagen gegen den Verein. Vergeblicher Versuch, England zu Schritten gegen das russische Absperrungssystem zu bewegen. S. 254. 255. England sucht notwendige Zollerhöhungen des Vereins zu hintertreiben. S. 255. Ablehnung eines englischen Antrags auf Abschluß eines Handelsvertrags 1844. S. 255. 256. Veröffentlichung des Schriftwechsels mit England erregt den Zorn der deutschen Schutzzöllner. S. 256. Hannover wird von England durch Vertrag von Herbst 1844 zum Nachtheil des Zollvereins begünstigt. S. 256. Bunsen rätb zu Gegenmaßregeln. S. 256. Furcht Englands vor dem Aufschwung Deutschlands. S. 257. Vergebliche Verhandlungen. S. 257. Peels Reformen. S. 257. In Deutschland werden zum Ausgleich Zollerhöhungen gefordert. S. 257. 258. Baron Caniz verlangt im Februar 1846 Aufhebung der Navigationsakte. Verhandlung Bunsens mit Aberdeen. S. 258. Denkschrift Bunsens an Peel. 259. In Berlin verspricht man sich wenig Erfolg. S. 260. Das englische Ministerium lehnt Aufhebung der Akte ab. S. 261. Besuch Lists in London 1846. Interesse Bunsens für seine Person und seine Bestrebungen. S. 261. Bunsen bewirkt eine Einladung Lists zum König nach Berlin. S. 262. März 1847 kündigt Preußen den Vertrag von 1841. S. 262. Feindselige Haltung Palmerstons. Es bleibt stillschweigend Alles beim Alten. S. 262. 263.

**6. Kapitel.** Januar 1841 beschließt der Zollverein Verhandlungen über einen Handelsvertrag mit Frankreich. In Paris verhält man sich ablehnend. S. 263. Es werden auf der Zollvereinskonzferenz zu Stuttgart Repressalien beschlossen. S. 264. Frankreich lenkt ein. Schriftwechsel mit Giznot. S. 265. Weitere Verhandlungen bleiben fruchtlos. S. 265.

Unerquickliche Beziehungen zu Holland. S. 265. Gefahr einer wirtschaftlichen Vereinigung Hollands mit Belgiens. S. 266. Verhandlungen über Erleichterung der Rheinschiffahrt. S. 266. Besorgnisse der Holländer nach Abschluß des deutsch-belgischen Vertrags. S. 267. Holland macht ungenügende Anerbietungen. S. 267. Preußen faßt Einführung von Repressalien ins Auge. S. 267. 268.

**7. Kapitel.** Wirthschaftliche Lage Belgiens nach dem Abfall. Die Regierung wünscht einen Handelsvertrag mit Preußen. S. 268. Einzelne Parteien neigen zu Annäherung an Frankreich. Minister Goblet schlägt dem preussischen Gesandten von Arnim Belgiens Aufnahme in den Zollverein vor. S. 269. Preußen ist nicht dazu geneigt. Es entzieht sogar den Belgischen Schiffen die bisherige Meistbegünstigung. S. 269. Die Zollvereinigung kommt in den belgischen Kammern zur Sprache. S. 269. Private Einleitungen zu einer handelspolitischen Verständigung. S. 270. 1839 regt Hesse-Darmstadt Aufnahme Belgiens in den Zollverein oder wenigstens Abschluß eines Handelsvertrags an. S. 270. Belgischer Vertragsentwurf. S. 270. Neue Anträge Belgiens 1841. S. 270. Verhandlungen Belgiens mit Frankreich. S. 271. Protest Metternichs und

Palmerstons. S. 271. Anträge Belgiens in Berlin im Oktober 1841. S. 272. Besuch des Königs Friedrich Wilhelms in Brüssel 1842. S. 272. Forderungen Belgiens. S. 272.

Verhandlungen Belgiens mit Frankreich aus Anlaß der dortigen Leinenzollerhöhung. S. 272. Französisch-belgischer Vertrag vom Juli 1842. S. 273. Vorstellungen Preussens dagegen. S. 273. Belgien gewährt gegen Nichterhöhung des Eisenzolls Gleichstellung des Zollvereins mit Frankreich im August 1842. S. 273. Der Zollverein bereitet Transit erleichterungen vor. S. 273. Der Transitzoll wird für die Köln-Antwerpener Bahn herabgesetzt und dafür Verlängerung des August-Abkommens verlangt. Verhandlungen. Das Abkommen wird verlängert. S. 274. Preußen bereitet eine Eisenzollerhöhung vor als Waffe gegen Belgien. S. 274. General von Rochow ist gegen einen Vertrag mit Belgien. Man lehnt alle Anträge Belgiens ab. S. 275. Belgien tritt daher Frankreich näher. S. 275. Der Zollverein genehmigt eine Erhöhung der Eisenzölle. S. 275. Belgien verlängert das August-Abkommen nicht weiter. S. 275. Repressalien gegen Belgien vom Juni 1844. S. 276. Belgien knüpft im Juli neue Verhandlungen an, welche Preußen ablehnt. S. 276. Gereizte Preßsehde. Belgien zieht gegen Arnim zu Felde. S. 276. Preußen bleibt fest. Minister Goblet sügt sich daher und schließt am 1. September 1844 mit Arnim einen Vertrag gemäß den Forderungen Preussens. S. 277. Günstige Beurtheilung des Abkommens in Berlin. S. 277. 278. Inhalt des Vertrags. S. 278. Die darauf gesetzten Erwartungen. S. 278. Arnims „handelspolitisches Testament“. S. 279. List lobt den Vertrag. S. 279.

Weitere Bemühungen Arnims bleiben fruchtlos. S. 279. 280. Belgien protestirt gegen die geplanten deutschen Garnzollerhöhungen und schließt einen neuen Differenzialzollvertrag mit Frankreich. S. 280. Reibungen mit Preußen deswegen. S. 281. In Berlin werden neue Repressalien ins Auge gefaßt. S. 281.

**8. Kapitel.** Geringe Entwicklung des preussischen Handels mit Portugal. Portugal beschwert sich 1842 über den preussischen Flaggenzoll. S. 282. Preußen zeigt sich nachgiebig und verlangt dafür einen Handelsvertrag. Der Abschluß erfolgt 1844. S. 282.

Vergebliche Bemühungen die Beziehungen zu Spanien vertragsmäßig zu regeln. S. 283. Handel und Industrie verlangen 1842 Auknüpfung diplomatischer Beziehungen. S. 283. Beratungen über einen Vertrag. S. 284. Aus politischen Rücksichten unterbleibt Anstellung eines Gesandten. Der Journalist Lembke. S. 284. Erst 1848 wird ein Diplomat nach Madrid geschickt. S. 285.

Wirtschaftliche Abspernungspolitik Sardiniens. Vertrag Sardinens mit den Vereinigten Staaten 1839. Vergebliche Verhandlung wegen Ausdehnung desselben auf Preußen. S. 285 Sardinien wünscht Unterstützung des Zollvereins bei der Schweiz zur Anlage einer direkten Straße durch die Schweiz. Preußen verhält sich ablehnend. 1843 schließt Sardinien mit Dänemark einen Handelsvertrag. S. 286. Preußen folgt diesem Beispiel im Juni 1845. S. 286.

Verhandlungen mit Dänemark werden 1842 angeknüpft. S. 286. In Kopenhagen verhält man sich ablehnend. Graf Bülow ist preussischer Unterhändler. Dänemark will von der Ablösung des Sundzolls nichts mehr wissen. S. 287. Bülow rath zur Repressalien. S. 288. Gutachten Gruners. Er crachtet die politische Lage zu Gewaltungsregeln für ungeeignet. S. 288. Verhandlungen über eine Separatablösung des Zolls für Preußen. S. 289. Ungünstige Stellung Preußens. Das Auswärtige Ministerium will 1843 die Verhandlungen abbrechen. S. 289. Reise des Prinzen Bentheim, des Vertrauten des dänischen Königs, nach Berlin und Rußland. S. 289. Neue Verhandlungen S. 289. 290.

Auftreten der Vereinigten Staaten gegen den Sundzoll. S. 290. Preussische Angriffe gegen den Zoll in der Presse. S. 290. Neue Vorschläge Dänemarks. S. 291. Abbruch der Verhandlung Ende 1844. S. 291. Feindseligkeit der andern Staaten gegen Preußen. S. 291. Neue Berathungen in Berlin. Vorschläge Graf Bülows. S. 292. Gruners Bedenken. S. 292. Verwahrung Rußlands gegen die Verschuldigungen von preussischer Seite. S. 292.

Besuch des Königs Friedrich Wilhelm in Kopenhagen. S. 292. Verständigung beider Monarchen. S. 293. Es wird ein Abkommen ohne Befragung des auswärtigen Ministers geschlossen. S. 293. Vertrag vom 26. Mai 1846. S. 294. Schriften über die Sundzollfrage. S. 294.

**9. Kapitel.** Bemühungen Wheatons um Abschluß eines deutsch-amerikanischen Handelsvertrags. S. 294. 295. Zustandekommen des Vertrags vom 25. März 1844. S. 295. Agitation der Gegner Preußens in den Vereinigten Staaten. S. 295. Nichtbestätigung des Vertrags in Washington. S. 295. Neue Verhandlungen mit dem amerikanischen Gesandten Donelson. S. 296.

Erlöschen des Vertrags mit Brasilien 1838. S. 297. Brasilianische Zollserhöhung. S. 297. Ablauf des Brasilianischen Vertrags mit England. S. 297. Der preussische Consul Theremin beantragt Anstellung eines Gesandten. S. 297. Reise des Prinzen Adalbert nach Rio de Janeiro. S. 298. Verhandlungen seines Begleiters Grafen Triolla bleiben fruchtlos. S. 298. Propaganda in Deutschland für Brasilien. S. 298. Anerbietungen des brasilianischen Gesandten in Paris. S. 298. 299. Mission des Vicomte d'Abrantes nach Berlin. S. 299. Erwartungen in Deutschland. S. 299. Abrantes macht Vorschläge wegen eines Handelsvertrags Mai 1885. S. 300. Das preussische Ministerium crachtet dieselben für unannehmbare. S. 301. Note von Abrantes. S. 301. Berathung der Minister. S. 302. Abreise von Abrantes. S. 303. Gegenfeitige Meistbegünstigung der Schiffahrt wird 1848 vereinbart. S. 302. 1851 wird Graf Triolla Gesandter in Rio. S. 302.

Handelsbeziehungen zu Kolumbien. S. 302. Versuch einer Verständigung mit der Republik scheitert. S. 303. 1855 wird Abschluß eines Vertrags mit Venezuela verlangt. S. 303. Das auswärtige Ministerium ist dagegen. S. 303. Vorbereitung einer Vertragsverhandlung 1838. S. 303. Vergebliche Verhandlungen. S. 303. 304.

Hoffnungen auf die Eröffnung Chinas. S. 304. Generalkonsul Hebel in London rät Sendung eines Diplomaten nach China. S. 304. Bedenken dagegen in Berlin. S. 304. Gutachten des Generalkonsuls Oswald in Hamburg. S. 305. Der Regierungssecretair Grube wird als Sachverständiger nach Ostasien geschickt. S. 306. Seine Reise und sein Tod. S. 306.

**10. Kapitel.** Die rheinisch-westindische Compagnie in Elberfeld. 1831—32. S. 306. Der Elberfelder deutsch-amerikanische Bergverein. S. 306. 307. Die Wupperthalgesellschaft. S. 307. Die Hamburger Gesellschaft für Südkarolina. S. 307. Mangelnde Reizung in Deutschland zu überseeischen Unternehmungen. S. 307. Steigender Export und Auswanderung Ende der 30er Jahre. S. 307. Die Regierungen widmen der Auswanderung keine Aufmerksamkeit. S. 307. Sturz versucht Baron Bülow in London für Kolonisation Brasiliens zu gewinnen. S. 308. Die Hamburger Gesellschaft für die Chatam-Inseln. S. 309.

Anwachsen der deutschen Auswanderung. S. 309. Aufsatz von Friedrich List. S. 309. 310. Er rät die Donauländer zu kolonisiren. S. 310. Ablehnende Haltung der Regierungen. S. 310.

Landspeditionen in Texas und Mittelamerika. S. 310. Empörung gegen Mexiko. Letzteres bietet Preußen Landabtretungen an. S. 311. Ablehnung des Anerbietens in Berlin. S. 311. Landspedanten setzen sich mit dem süddeutschen Adel in Beziehung. Sendung der Grafen Boos und Leinigen nach Texas. S. 312. Ungünstige Verhältnisse daselbst. S. 312. Graf Boos warnt. S. 312. Das Texascomitee auf Grund der Leinigen'schen Berichte. S. 312. Die Bourgeoisische Konzession. S. 312. Gründung des Texasvereins 1844. S. 313. Aufruf. S. 313. Sendung des Prinzen Solms-Braunfels. S. 313. Verfall der Bourgeoisischen Konzession. Erwerb der Fischerschen. S. 314. Warnungen in den Blättern. Schönfärbereien des Vereins. S. 314. Reisen des Prinzen Solms. S. 315. Ankunft der ersten Auswanderer. S. 315. Aneignung von Texas durch die Vereinigten Staaten. S. 315. Gründung von Neu-Braunfels. S. 315.

Prinz Karl von Preußen tritt mit Mittelamerikanischen Landspedanten in Verbindung. S. 316. Sendung der Kommission nach der Moskito-küste. S. 316. Lügenhafter Bericht. S. 316. 317. Bildung eines Moskitovereins 1845. Angriffe in den Zeitungen. S. 317. Die Sache scheitert an den hohen Forderungen der Konzessionsinhaber.

Aussichten in Deutschland. Bildung verschiedener Auswanderungsvereine. S. 318. Wunsch die Auswanderung von den Vereinigten Staaten abzulenken. S. 318. Unklare Kolonialbegeisterung. S. 319. Stellung der Minister zum Texasverein. S. 319. Der Minister des Innern sträubt sich gegen jede Förderung der Auswanderung. S. 320. Der Kultusminister regt Ende 1844 bessere Fürsorge für die Auswanderer an. S. 320. Korrespondenz darüber mit den süddeutschen Staaten. S. 320. 321. Das preussische auswärtige Ministerium ist gegen Eichhorn's Vorschläge.

Fortgesetzte Thätigkeit des Texasvereins. S. 321. Das Fischersche Gebiet wird wegen seiner großen Entfernung von der Küste überhaupt nicht von den Ansiedlern erreicht. S. 321. Elend der Auswanderer in Texas. S. 322. Die preußische Regierung schreitet 1846 gegen den Verein an. S. 322. Der Verein sendet trotz allem immer neue Kolonisten ins Elend. S. 323. Verfall der Fischerschen Konzeßion. Zusammenbruch des Vereins. S. 323.

Expedition des Königsberger Justizraths Aeber nach Moskitoland. S. 324. Die Auswanderer kommen krank und elend an und werden nur durch den englischen Konsul gerettet. S. 324. Preußen ist wenig geneigt, für die Leute etwas zu thun. S. 324. Klägliches Ende eines zweiten Ansiedlungsversuchs in Moskitia. S. 324. 325.

Lage der Auswanderer in Brasilien. S. 325. Belgische Kolonisationsgesellschaft in Santa Catarina. S. 325. Warnung des Konsuls Thieremin. S. 325. Beförderung von Auswanderern nach Brasilien durch die Firma DeLruce in Dünkirchen. S. 325. Berliner Auswanderungsverein. S. 325. Gereizter Schriftwechsel mit dem brasilianischen Gesandten. S. 325. 326. Elend von Auswanderern in Dünkirchen. S. 326. Aufsehen in Deutschland. S. 326. Aehnliche andere Fälle. S. 326. Steigende Auswanderung. S. 326.

Anstellung konzeßionirter Auswanderungsagenten wird von Bodelschwingh abgelehnt. S. 327. Darmstadt führt das Konzeßionswesen ein. S. 327. Von verschiedenen Seiten werden Maßregeln zu Gunsten der Auswanderer gefordert. S. 327. Schritte des auswärtigen Ministers in diesem Sinne. S. 327. 328. Der Minister des Inneren bleibt bei seiner ablehnenden Haltung. S. 328.

Publizistische Behandlung der Frage durch von Arnim, Ammon, Wappäus. S. 328. 329. Verstärkte Auswanderung 1847. S. 329. Eingreifen der Regierungen in den jüddeutschen Staaten. S. 329. Preußen verweigert die Mitwirkung. S. 329. 330. Falsche Gerüchte von einer beabsichtigten Aktion des Bundestags. S. 330.

## Fünftes Buch.

**1. Kapitel.** Braunschweig beantragt im März 1848 neue Verhandlungen mit dem Steuerverein. Der letztere geht nicht darauf ein. S. 333. Im April regt Baden die Zolleinigung im Bundestage an. S. 333. Das auswärtige Ministerium will deshalb Geheimrath Kamptz nach Frankfurt senden, aber Hansemann und Patow halten vorher Beendigung der politischen Neuordnung für nöthig. S. 334. Ihr wirtschaftliches Programm. S. 334. Zuziehung Oesterreichs wird in Berlin nicht beabsichtigt. S. 335. Sachsen beantragt Zolleinigung aller deutschen Staaten. Preußen lehnt die vorgeschlagenen Verhandlungen ab. S. 335. Am Bundestage hemmt Hannover die Besprechungen. S. 335. 336. Beschluß, Verhandlungen zwischen den Regierungen einzuleiten. S. 336. Zusammentritt der Nationalversammlung. Gründung des volkwirtschaftlichen Ausschusses. S. 336. 337. Preußen erklärt sich zu Verhandlungen mit dem Ausschusse bereit. S. 337. Der Beschluß des Bundestags bleibt wirkungslos.

S. 337. Die Nationalversammlung fordert im Juli Preußen zur Sendung von Sachverständigen für die Handelseinigung auf. S. 337.

Das erste Reichsministerium. S. 337. Programm des Handelsministers Duedwig. S. 337. 338. Der Vertreter Oesterreichs erklärt eine Zolleinigung dieses Staats mit dem andern Deutschland für unmöglich. S. 338. Stimmung der andern Staaten. Hamburg ist gegen Zollanschluss. S. 338. Der Ausschuß will Preußen zur Aufhebung der Durchfuhrzölle nöthigen. S. 339. Neue Denkschrift Duedwigs. Er schlägt Uebertragung aller Handelsverträge aufs Reich vor. S. 339. Preußen ist dagegen. Es verlangt vorsichtige Ausdehnung des Zollvereins. S. 339. 340. Nebens Antrag auf Zolleinigung von ganz Deutschland mit Zwischenzoll gegen Oesterreich. S. 340. Preußen versucht demgegenüber nochmals die Nordseestaaten zu gewinnen. S. 340. Kamphausens Broschüre: „Der nächste Weg zur Zoll- und Handels-Einigung“. S. 340. Unfruchtbare Thätigkeit des volkwirtschaftlichen Ausschusses. 340. 341. Duedwigs Programm wird angenommen. S. 341. Zolltarifentwürfe. S. 341. Verwerthung der Anschubarbeiten durch Preußen. S. 341.

**2. Kapitel.** Krieg mit Dänemark wegen der Herzogthümer. S. 342. Wehrlosigkeit der deutschen Küsten. Klagen der Seestädte. S. 342. Vorstellungen in Kopenhagen gegen Kapereien von Schiffen. S. 342. Die Frankfurter Versammlung verlangt Vertrag mit einer fremden Seemacht zum Schutze der deutschen Schifffahrt. S. 342. England lehnt Hülfe ab. S. 343. Dänemark kündigt Feindseligkeiten im April 1848 an und beschlagnahmt alle erreichbaren Schiffe. S. 343. Beschlagnahme der dänischen Schiffe in Deutschland wird angeordnet. S. 343. Die Nordseestaaten sträuben sich dagegen. S. 343. 344. Die Hansestaaten finden bei ihrem Verhalten Unterstützung in Frankfurt. S. 344. Preußen läßt die deutschen Schiffe warnen. S. 344. Die Nordseestaaten heben das Embargo gegen dänische Fahrzeuge auf. S. 344.

Leiden der Ostseestädte. S. 345. Oesterreich unterhält freundschaftliche Beziehungen zu Dänemark. S. 345. Allgemeiner Wunsch nach Frieden in Preußen. S. 345. Waffenstillstand von Malmö. S. 346. April 1849 verhängt Dänemark aufs neue Blokade. S. 346. Deutschland ergreift Gegenmaßregeln. S. 346. Juli 1849. Neuer Waffenstillstand. S. 346. Friede vom Sommer 1850. S. 347.

**3. Kapitel.** Schwarzenbergs weittragende politische Pläne. S. 347. Seine Absicht, Preußens Vormacht im Zollverein zu brechen. S. 347. Seine ersten Schritte bei den Süddeutschen Frühjahr 1849 scheitern. S. 347. 348. Brucks Artikel in der Wiener Zeitung vom 26. Oktober 1849 über die Zolleinigung. S. 348. 349. Unmöglichkeit des Plans. S. 349. Bericht des Grafen Bernstorff, des preussischen Gesandten, über die Sachlage. S. 350. 350. Entgegnung von der Seydts im preussischen Staatsanzeiger vom 7. November. S. 350. 351. Preußen erklärt sich zu Verhandlungen bereit. S. 351. 352. Denkschrift Brucks vom Januar 1850 und Note von Prokech. S. 352. Oesterreich verlangt Uebertragung der Sache an das Centralorgan des Bundes. S. 352. Preußen fürchtet

die irregeleitete öffentliche Meinung. S. 353. Die Schutzöllner jubeln Schwarzenberg zu. S. 353.

Die deutschen Staaten halten die Zolleinigung für unausführbar. S. 353. Preußen lehnt Verhandlungen in Frankfurt ab und besteht darauf, den Zollverein allein zu vertreten. S. 353. 354. Delbrücks Sendung zu vertraulichen Besprechungen nach Wien. S. 353. Seine Eindrücke. S. 354. 355. Zorn der Oesterreicher über Preußens Widerstand. S. 355. Umtriebe Beusts und Pfordtens. S. 356. Scheitern der Mission Delbrücks. S. 356. Klarheit über die Pläne Schwarzenbergs ist gewonnen. S. 356. Brucks neue Denkschrift vom Mai 1850. S. 356. 357. Preußen faßt, um die öffentliche Meinung zu gewinnen, eine Tarifrevision ins Auge. S. 357. Enquete. Zollvereinskongferenz in Kassel. S. 357. Zorn Schwarzenbergs über Preußens Hartnäckigkeit. S. 358. Resultatlose Verhandlungen der Kasseler Konferenz. S. 358. Bedenken der Süddeutschen gegen Sprengung des Zollvereins. S. 385. Die Frage tritt hinter den politischen zurück. S. 358. 359.

Pfordten regt die Zolleinigung bei der Dresdener Konferenz an. S. 359. Preußen beantragt Zuziehung von Technikern. S. 359. Delbrück wird ausersehen, nach Dresden zu gehen. S. 359. Ministerialrath Hoß, Brucks rechte Hand, in Berlin. S. 359. von der Heydt und von Rabe sind für einen Handelsvertrag zwischen sämmtlichen deutschen Staaten. Gegentheiliges Votum Mantuffels. S. 359. 360. Instruktion Delbrücks. S. 360.

Verhandlungen in Dresden. S. 361. 362. Hervortreten des Partikularismus. S. 362. Verweisung der Handelsfragen an die Frankfurter Bundesversammlung. S. 363. Wiesbadener Zollvereinskongferenz. S. 363. Abklärung der Stimmung in Süddeutschland. S. 364. Brucks Sturz. S. 346.

**4. Kapitel.** Braunschweig regt März 1848 Anschluß des Steuervereins an den Zollverein an. S. 364. Hannover lehnt Verhandlungen ab. S. 365. Kämpf besucht Hannover. Seine Bekanntschaft mit Generaldirektor Kleuze. S. 365. Fruchtlose Verhandlungen in Frankfurt. S. 365. Die Minister Hansemann und Wilde beantragen im August neue direkte Verständigung mit Hannover. S. 365. Vergebliche Bemühungen Kämpfs. S. 365. 366. Feindselige Haltung Hannovers. S. 366.

Konstituierung der Union 1849. S. 366. Minister Stüve ist zu Verhandlungen über Zolleinigung bereit. S. 366. Im Juli erkaltet aber Hannovers Eifer aufs neue. S. 366. Finanzklemme in Hannover. S. 366. Tarifierhöhung scheitert am Widerstand Oldenburgs. S. 366. Kämpf rath, den Augenblick zu benützen. S. 366. 367. Mission des Generals Grafen Rostiz. S. 367. Er rath mit Kleuze in Dresden zu verhandeln. S. 367. Die preussischen Minister haben denselben Gedanken. Besprechungen Delbrücks mit Kleuze zu Dresden. S. 367. Vertragsentwurf vom April 1851. S. 367. Weitere Verhandlungen in Magdeburg. S. 368. Uebereinkunft vom 16. August 1851. S. 368. Ueber raschung der deutschen Staaten. S. 368. Unterzeichnung des Vertrags in Berlin am 7. September. S. 368.

**5. Kapitel.** Preußen ist entschlossen, Süddeutschland bei Fortsetzung seines Widerstands aus dem Zollverein auszuschließen. S. 369. Verhandlung der Dresdener Beschlüsse in Frankfurt. S. 369. Zorn über den Septembervertrag. S. 370. Ergebnislosigkeit der Frankfurter Beratungen. S. 370. Hof agitirt gegen Preußen. S. 370. Preußen kündigt den Zollverein. S. 370.

Bemühungen der Gegner. S. 371. Oesterreich veröffentlicht einen neuen Tarif und zieht einen Zollverein mit Süddeutschland in Erwägung. S. 371. Intriguen in Hannover. S. 371. Wiener Zollkonferenz vom Januar 1852. S. 371. Preußen ladet zu Verhandlungen über Erneuerung des Zollvereins ein. S. 371. 372. Tod Schwarzenbergs April 1853. S. 372. Beschleunigte Beendigung der Wiener Konferenz. S. 372. Verhandlungen in Berlin. S. 372.

Manteuffel versucht eine Verständigung mit Oesterreich herbeizuführen. S. 373. 377. Graf Buol lehnt Entgegenkommen ab. S. 377. Versuch Manteuffels Rußland zum Vermittler zu nehmen. S. 377. Scheitern der Verhandlungen. S. 377. Hannover wird immer schwankender. S. 377. Manteuffel sendet Bismark zu direkten Verhandlungen nach Wien. S. 377. Ein Ausgleich wird nicht erlangt. S. 377. Vertagung der Berliner Konferenz. S. 378. Verhalten der öffentlichen Meinung. S. 378. Beust vermittelt. S. 378. Preußen lenkt etwas ein. S. 378. Manteuffel ruft nochmals vergebens den Zaren an. S. 378. 379. Preußen bricht die Berliner Konferenz ab. Hannover macht mehr und mehr Wiene, den Septembervertrag zu brechen. S. 379. 380. Höhepunkt der Krisis. S. 380.

Oesterreich verhandelt einen Zollverein mit Süddeutschland, knüpft aber gleichzeitig mit Preußen Verhandlungen an. S. 380. Bruch als Unterhändler in Berlin. S. 381. Hindernisse der Verständigung. S. 381. 382. Handelsvertrag vom 30. Februar 1853. S. 383. Hannover führt den Septembervertrag aus. S. 384. Die Mittelstaaten fügen sich. S. 384. Genugthuung in Rußland über Lösung der Krisis. S. 384.

**6. Kapitel.** Hoffnungen des Gesandten von Kochow auf den neuen Zolltarif für Rußland und Polen. In Wahrheit bringt derselbe nur Zollerhöhungen. S. 385. Kochow wird im Oktober 1850 angewiesen, Vorstellungen zu erheben. S. 385. Nesselrode lehnt jedes Entgegenkommen ab. S. 386. In den Ostprovinzen hält man legalen Handel nach Rußland für beinahe unmöglich. S. 386. Das von Rußland beantragte Zollkartell wird abgelehnt. S. 386.

Infolge der politischen Lage vermag Preußen den Krieg mit Dänemark zur Beseitigung des Sundzolls nicht zu benutzen. S. 387. Man hilft sich durch Gewährung von Zollrabatt in den Ostseehäfen. S. 387. Dänemark beabsichtigt, Holstein in seine Zollgrenze einzubeziehen. S. 387. Protest Oesterreichs und Preußens. S. 387. 388. Agitation in Schweden gegen Sundzoll. S. 388. Die schwedische und englische Regierung stehen auf Seiten Dänemarks. S. 388.

Fortgesetzte Unfreundlichkeit Englands. S. 389. Aufhebung der Navigationsakte am 26. Juni 1849. S. 389. Dafür verlangte Kon-

zessionen lehnt Preußen ab. S. 389. Palmerston arbeitet 1850 gegen Erhöhung der deutschen Textilzölle. S. 389.

**7. Kapitel.** Nichterfüllung der auf den Vertrag mit Belgien gesetzten Erwartungen. S. 389. 1850 wird Verlängerung in Aussicht genommen. S. 390. Es wird fast überall Kündigung verlangt. S. 390. Verhandlungen wegen der Eisenzölle. S. 390. Widerstreit der Ansichten auf den Zoll-Vereinskongressen. S. 390. Zusatzvertrag vom Februar 1852. S. 391. Eine allgemeine Eisenzollherabsetzung ist im Zollverein nicht durchzusetzen. S. 391. Kündigung des Vertrags Ende 1853. S. 391.

Wiederholte Anregung einer Vereinbarung mit Holland. S. 392. Holland beseitigt die meisten vorhandenen Schiffahrtshindernisse. S. 392. Verhandlungen beider Staaten. S. 392. Widerspruch im Zollverein. Vertrag vom 31. Dezember 1851. S. 392.

Erhöhung der französischen Ausfuhrprämien 1848. S. 393. Der Zollverein führt dagegen Zuschlagzölle ein. S. 393. In Süddeutschland verlangt man eine allgemeinere bedeutende Zollerrhöhung nicht bloß gegen Frankreich. S. 393. Aufhebung der Zuschlagzölle Anfang 1849. S. 394. Preußen versucht mit Frankreich einen Schiffahrtsvertrag zu schließen. S. 394. Frankreich lehnt einen solchen ohne Zollkonzessionen ab. S. 395. Versuch Preußens für einen Literarvertrag Handelsvorteile zu erzielen. S. 395.

Napoleon erreicht 1851 bedeutende Zugeständnisse von Sardinien. S. 395. Preußen sucht Gewährung derselben Vorteile zu erlangen. S. 396. Es verspricht Cavour Mitwirkung beim Bau einer Bahn durch die Schweiz. S. 396. Vertrag vom 20. Mai 1851. S. 396. Vorstellungen des Ministers Neglio gegen Einführung von Differenzialzöllen im Zollverein. S. 396.

**8. Kapitel.** Der König Friedrich Wilhelm IV. faßt Februar 1848 Regelung des Auswanderungswesens ins Auge. S. 397. Anregung der Sache beim Frankfurter Parlament durch Dr. Lappenberg. S. 397. Unthätigkeit des Parlaments. S. 397. Die Entstehung großer Auswanderungsvereine. S. 397. Koschers Schrift. S. 397. 398. Kongreß der Auswanderungsvereine im Oktober 1848 zu Frankfurt. S. 398. Erwähnung der Auswanderungsfrage in den Grundrechten. S. 399. Gesetzentwurf des volkswirtschaftlichen Ausschusses. S. 399. Verhandlung im Parlamente. März 1849. S. 399. 400.

Die preussische Regierung zieht Nachrichten über geeignete Gebiete zur Auswanderung im Herbst 1848 ein. S. 400. Mantensfel will die Auswanderer nach Brasilien lenken. S. 400. Entstehung des Hamburger Vereins. S. 400. 401. Die Unionverfassung übernimmt die Bestimmungen der Reichsverfassung über die Auswanderung. S. 401. Auswanderungsgesetzentwurf von 1849. S. 401—403. Umarbeitung durch von der Heydt. S. 403. Mantensfel entwirft ein neues Gesetz, das dem Fürstentum vorgelegt wird. S. 403—406. Beurtheilung desselben seitens der Staaten und seitens des Publikums. S. 407. Scheitern der Union. S. 407.

Von der Heydt wünscht ein allgemein deutsches Auswanderungsgesetz. S. 407. Widerstand der andern Minister. S. 407. Entwurf eines

preussischen Gesetzes seitens von der Heydt wird am 7. Mai 1853 genehmigt. S. 408—409.

Weitere vergebliche Anregungen allgemein deutscher Maßregeln. S. 409. Wachsen der Auswanderung. S. 409. Berliner Verein für Centralisation der Auswanderung und Kolonisation. S. 409. Die Bestrebungen Alexander von Bülow's für Centralamerika. S. 410. Scheitern der Normalexpedition nach Mittelamerika. S. 411. Bülow stirbt in Kostarica. S. 411. Berliner Verein für deutsche Auswanderung und Kolonisation. 411. Die letzten Regungen des Texasverein. S. 411. Erlöschen der kolonialen Bewegung. S. 411.

### Anlagen.

- I. Handelsvertrag zwischen den Gouvernements des Nieder- und Mittel-Rheins und Belgiens, vom 10. Oktober 1814. S. 415—418.
- II. Die Warschauer Verträge von 1815 und 1816. S. 418.—433.
- III. Entwurf eines Zolltariffs zwischen Preußen und Rußland. S. 433—436.
- IV. Denkschrift Bequelins: Liegt Preußens Glück im freien Mannfactur-Verkehr? S. 437—441.
- V. Erlaß des Staatskanzlers an die Fabrikhaber in den Gemeinden Rheydt, Süchteln, Gladbach, Bierfen und Kaldenkirchen vom 3. Juni 1818. S. 441—445.
- VI. Geheimen Artikel des preussisch-russischen Handelsvertrags von 1818. S. 445—447.
- VII. Russischer Entwurf eines Handelsvertrags von 1824. S. 447—449.
- VIII. Preussischer Gegenentwurf. S. 450—456.
- IX. Protokoll einer Verhandlung vom 22. April 1824 zwischen Graf Bernstorff und Baron Mohrenheim. S. 456—462.
- X. Entwurf eines russisch-preussischen Handelsvertrages. S. 462—467.
- XI. Entwurf eines Schifffahrtsvertrags zwischen England und Preußen. S. 467—468.
- XII. Entwurf eines bayerisch-oesterreichischen Zolltariffs. S. 469—471.
- XIII. Note von Jordans an Graf Trautmannsdorff vom 2. Mai 1837. S. 471—479.
- XIV. Entwurf eines Handels- und Schifffahrtsvertrags zwischen England und dem Zollverein. S. 479—480.
- XV. Verhandlungen der Herren Westphal und Engelhardt über einen Handelsvertrag zwischen dem Zollverein und Frankreich. S. 481—496.
- XVI. Briefe David Hansemanns und von Rönnens aus dem Januar 1845. S. 497—500.
- XVII. Circularnote Preußens vom 27. Januar 1846 an die Zollvereinsgesandten. S. 500—504.

- XVIII. Zugehörige Denkschrift. S. 504—508.
- XIX. Denkschrift von Patow über Differenzialzölle vom 24. September 1846. S. 508—535.
- XX. Entwurf einer Verordnung betreffend Begünstigung des direkten Handels. S. 535—537.
- XXI. Zusammenstellung der bei einem Anschluß des Steuervereins an den Zollverein in Betracht kommenden Punkte. S. 538—546.
- XXII. Uebersicht der Ausfuhr Rußland nach Preußen. 1830—1841. S. 546—549.
- XXIII. Bemerkungen Lord Palmerstons und Sir Robert Peels zu Lists Denkschrift 1846. S. 550—555.
- XXIV. Erlaß des anwärtigen Ministers Freiherrn von Canitz an den Gesandten Dr. Bunsen vom 13. Juli 1847. S. 555—561.
- XXV. Denkschrift zur preußischen Note an den Gesandten de Bresson vom 7. März 1843. S. 561—585.
- XXVI. Verhandlungen mit Holland wegen eines Handelsvertrags im April 1846. S. 586—588.
- XXVII. Entwurf eines Handelsvertrags zwischen Belgien und dem Zollverein vom August 1839. S. 588—592.
- XXVIII. Preußischer Gegentreuf mit Bemerkungen des belgischen Gesandten. S. 593—597.
- XXIX. Separatartikel des preußischen Vertrags mit Dänemark vom 26. Mai 1846. S. 598—599.
- XXX. Handelsvertrag zwischen dem Zollverein und den Vereinigten Staaten vom 25. März 1844. S. 599—606.
- XXXI. Note des Gesandten der Vereinigten Staaten Donelson vom 8. Juli 1847. S. 606—618.
- XXXII. Entwurf eines Vertrags zwischen dem Zollverein und Brasilien. S. 619—623.
- XXXIII. Note des Brasilianischen Gesandten vom 26. Februar 1848 betreffend Zugeständniß der Gegenseitigkeit in Schiffsahrtssachen. S. 624.
- XXXIV. Promemoria des Ministers von Eichhorn über die Stellung Preußens zu den deutschen Auswanderern vom 17. Februar 1848. S. 625—631.
- XXXV. Die erste deutsche Kriegs-Flotte. S. 632—674.
- XXXV a. Denkschrift des Oberpräsidenten von Voetticher über die Flottenfrage vom 13. Januar 1851. S. 675—681.
- XXXV b. Denkschrift über die Flottenfrage. S. 681—685.
- XXXVI. Denkschrift der königlich Sächsischen Regierung die wünschenswerthe Berücksichtigung der materiellen, besonders der Zoll- und Handelsfragen bei der Dresdener Konferenz sämmtlicher deutscher Regierungen betreffend vom 1. Januar 1851. S. 686—695.
- XXXVII. Grundlage der Berathungen der technischen Kommission in Dresden. S. 696—704.
- XXXVIII. Entwurf einer Uebereinkunft zwischen den deutschen Bundesstaaten zur Beförderung des Handels und Verkehrs. S. 704—713.

- XXXIX. Vorlage der Abtheilung II. Vorschläge über die Garantie des Zustandekommens einer vollständigen Handels- und Zoll-einigung der sämmtlichen deutschen Bundesstaaten. S. 714—716.
- XL. Revidirter Entwurf einer Uebereinkunft zwischen den deutschen Bundesstaaten zur Beförderung des Handels- und Verkehrs. S. 716—725.
- XLI. Grundsätze zu dem Entwurfe eines Vertrags zwischen Preußen und Hannover, die Vereinigung des Steuervereins mit dem Zollverein betreffend. S. 725—733.
- XLII. Geheime Separatartikel des preussisch-hannoverschen Vertrags vom 16. August 1851. S. 733—734.
- XLIII. Die Verhandlungen über den Handelsvertrag zwischen Oesterreich und dem Zollverein vom 19. Februar 1853. S. 735—769.
- XLIV. Denkschrift die kommerziellen Verhandlungen zwischen dem Zollverein und Oesterreich betreffend. S. 770—780.
- XLV. Memorandum Belgiens vom 25. November 1853. S. 780—791.
- XLVI. Antwortnote Preußens vom 3. Dezember 1853. S. 791—792.
- XLVII. Erlaß des Ministerpräsidenten von Manteuffel an den Gesandten von Vodelberg in München vom 7. Dezember 1853.
- XLVIII. Aperçu des propositions pour la conclusion d'un traité de commerce et de navigation entre les Etats du „Zollverein“ et le Royaume des Pays-Bas. S. 795—798.
- XLIX. Entwurf eines Handelsvertrags zwischen Preußen und Frankreich. S. 799—804.
- L. Entwurf eines Gesetzes zur Regelung des Auswanderungswesens. S. 804—808.
- LI. Bedingungen bei Zulassung von Agenten für Ausländer, welche den Transport von Auswanderern übernehmen. März 1850. S. 809—802.
- LII. Denkschrift zu dem Entwurfe eines Gesetzes, den Schutz und die Fürsorge für Auswanderer betreffend. S. 812—820.
- LIII. Motive zu dem Entwurf eines Gesetzes betreffend die Beförderung von Auswanderern. S. 821—821.
- Inhaltsverzeichnis. S. 827—850.

### Druckfehler.

- S. 62. In der 13. Zeile von unten muß es heißen Intérêts statt Intérrets.
- „ 68. 12. Zeile von unten Vertrag — Bestrag.
- „ 73. 9. Zeile confiance — contence.
- „ 109. 2. Zeile Sommer 1826 — 1829.
- „ 147. 7. Zeile fastverschloffenen — fastver schloffenen.
- „ 346. 17. Zeile Philippsborn — Philippborn.
- „ 358. 19. Zeile von unten Weinlig — Weinlich.
- „ 403. Anlage L. LI. LII. — LI. LII. LIII.
- „ 407. Anlage LIII. — LIV.
- „ 419. 11/23 Mars 1815 — 11/23 Mars 1817.

Blüthe und Verfall  
des  
**Leinengewerbes in Schlessen.**

Gewerbe- und Handelspolitik dreier Jahrhunderte.

Von Dr. Alfred Zimmermann.

2. Auflage.

gr. 8<sup>o</sup>. Broch. M. 6,—, in Orig.-Einbd. M. 8,—.

**Russische Wanderbilder.**

Von Dr. Alfred Charpentier.

2. Auflage.

8<sup>o</sup>. Broch. M. 3,—, in Orig.-Einbd. M. 4,—.

- Almers, H.**, Rudelsburg. Lied und Weise. Mit Illustr. M. 0,75.  
— — Dichtungen. 2. Aufl. Broch. M. 3,—, in eleg. Orig.-Einbd. M. 4,—.  
— — Marschenbuch. Land- und Volksbilder aus den Marschen der  
Weser und Elbe. 3. durchgesehene und vermehrte Aufl. Broch.  
M. 6,—, in Orig.-Einbd. M. 7,—.  
— — Römische Schlenkertage. 7. Aufl. Broch. M. 6,—, in eleg.  
Orig.-Einbd. M. 7,—.  
— — Fromm und frei. Eine Festgabe in religiösen Dichtungen.  
Broch. M. 1,20, in eleg. Orig.-Einbd. M. 2,—.  
**Appel, J. W.**, Werther u. seine Zeit. 3. Aufl. M. 5,—, Orig.-Einbd. M. 6,—.  
**Aus dem literar. Nachlasse des Generals Mosle.** In Orig.-Ebd. M. 7,—.  
**Burns, Robert**, Lieder und Balladen. Deutsch von Adolf Laun.  
3. Aufl. Broch. M. 2,—, in eleg. Orig.-Einbd. M. 3,—.  
**Charpentier, Dr. Alfred**, Russische Wanderbilder. 2. Auflage.  
Broch. M. 3,—, in Orig.-Einbd. M. 4,—.  
**Croon-Mauer, E.**, Liederborn. Gedichte. 2. Hft. M. 3,—, O.-Ebd. M. 4,—.  
**Drach, Emil**, Moira. Drei Dichtungen. M. 2,—, Orig.-Einbd. M. 3,—.  
**Engel, Karl**, Zusammenstellung der Faustschriften vom 16. Jahrhundert  
bis Mitte 1884. Der Bibliotheca Faustiana 2. Aufl. M. 18,—.  
— — Das 300jährige Faust-Buch. Ein Buch-Jubiläum. M. —,60.  
— — Die Don Juan-Sage a. d. Bühne. 2. Hft. M. 2,40. Or.-Ebd. M. 3,40.  
**Filger, A.**, fahrendes Volk. Gedichte. 3. Aufl. M. 4,—, Orig.-  
Einbd. M. 5,—.  
— — Winternächte. Gedichte. 3. Aufl. M. 4,—, in Orig.-Einbd. M. 5,—.  
— — Roland und die Rose. 2. Aufl. Eleg. broch. M. —,50.  
**frater Hilarius**, Maipredigten. 6. Aufl. Mit Einleitung von Ludwig  
Steub. M. 1,50, in Orig.-Einbd. M. 2,25.  
**Glend, Otto**, Ein Morgentraum. Dichtung. M. 1,20. Orig.-Ebd. M. 2,—.  
**Gnaud-Rühne, E.**, Das Universitätsstudium der Frauen. 3. Aufl. M. —,60.  
**Jansen, G.**, Aus vergangenen Tagen. Oldenb. literar. u. gesellschaftl.  
Zustände von 1773—1811. Broch. M. 4,—, in Orig.-Einbd. M. 5,25.  
— — Rochus Friedrich Graf zu Lynar, Königl. Dänischer Statthalter  
der Grafschaften Oldenburg und Delmenhorst. M. 2,80.

Verlag der Schulz'schen Hof-Buchhandlung (A. Schwach)  
in Oldenburg.

- Kaden, W.**, Italien. Gypsfiguren. 3. Aufl. *M.* 4,—, in Orig.-Einbd. *M.* 5,—.  
**Kulturgegeschichtliche Bilder aus den Nordsee-Marschen.** Gemalt von  
 H. v. Dörnberg. Mit Dichtungen v. H. Ullmers. 6 Kunstblätter  
 in Lichtdruck. *M.* 9,—. In Orig.-Pracht-Mappe *M.* 15,—.
- Kanpins-Benluga, H.**, Junfer Oeco Ten Broek und seine Schwestern.  
 Eine Dichtung a. d. fries. Geschichte. *M.* 1,20, Orig.-Ebd. *M.* 2,—.  
**Congfellow's Evangeline.** Deutsch von Julie Gramberg. In eleg.  
 Ausstattung broch. *M.* 2,—, in Orig.-Einbd. *M.* 3,—.
- Julius Moser.** Eine biographische Skizze. *M.* 0,60.  
**Murad Esfendi, Nassreddin Chodja.** Ein osmanischer Eulenspiegel.  
 4. Aufl. Broch. *M.* 2,—, in Pracht-Einbd. *M.* 5,—.  
 — — Balladen und Bilder. 3. Aufl. *M.* 2,—, in Prachtband *M.* 3,—.  
 — — Ost und West. Gedichte. 3. Aufl. *M.* 4,—, in Prachtband *M.* 5,—.  
**Neumann-Strela, Karl,** Thron und Reich. Bilder und Skizzen. 3. Aufl.  
 Broch. *M.* 2,—, in eleg. Orig.-Einbd. *M.* 3,—.
- Niemann, Dr. C. C.**, Das Oldenb. Münsterland in seiner geschichtl. Ent-  
 wicklung. Beitrag zur Förderung der Heimatkunde. Mit Karte u.  
 Plänen. I. Broch. *M.* 2,—, in Orig.-Einbd. *M.* 3,—. II. Broch.  
*M.* 3,—, in Orig.-Einbd. *M.* 4,—.
- Partsch, Dr. H.**, Sylvesterglockenklang. Ein hülles Wort 3. feierl. Stunde.  
 2. Aufl. In sehr eleg. Ausstattung. *M.* 1,—, in fein. Orig.-Einbd. *M.* 2,—.
- Voppe, F.**, Deutschlands Heldenkampf 1870/71. Mit Illustr. geb. *M.* 2,80.  
 — — Zwischen Ems und Weser. Land und Leute in Oldenburg  
 und Ostfriesland. Broch. *M.* 6,—, in eleg. Orig.-Einbd. *M.* 7,—.
- Prenß, W. H.**, Geist und Stoff. *M.* 4,—, in Orig.-Einbd. *M.* 5,—.
- Rittershaus, Emil,** Buch d. Leidenschaft. 4. Aufl. *M.* 2,—, Prachtbd. *M.* 3,—.  
 — — Aus den Sommertagen. 4. Aufl. Mit Portrait des Dichters  
 von Prof. Ludw. Knauß. *M.* 4,—, in Orig.-Prachtbd. *M.* 5,—.
- Roiland, E.**, Der Cantor von Orlamünde. Dichtungen. Broch. *M.* 1,60,  
 in Orig.-Einbd. *M.* 2,50.
- Rohr, Otto von,** Der Antheil Blißbers a. d. Befreiungs-Kriegen. *M.* 0,60.  
**Hofmann, W.**, Protest. Ofterandacht im St. Peter zu Rom. 2. Aufl. *M.* 1,60.
- Schinz, Dr. Hans,** Deutsch-Südwest Afrika. Forschungsreisen durch die  
 deutschen Schutzgebiete Groß-Nama- u. Hereroland nach dem Kuene-  
 dem Ngami-See u. der Kalahari. *M.* 18,—, in Orig.-Einbd. *M.* 20,—.
- Schwach, A.**, Der litterarisch-gesellige Verein zu Oldenburg. Den-  
 schrift 3. 50jähr. Stiftungsfeier. Broch. *M.* —,60, Orig.-Ebd. *M.* 1,20.
- Stahr, Ad.**, Ein Jahr in Italien. 4. Aufl. 5 Theile. Broch. *M.* 15,—,  
 in 2 eleg. Orig.-Einbänden *M.* 18,—.  
 — — Herbstmonate in Ober-Italien. Supplim. zu des Verf. „Ein  
 Jahr in Italien“. 3. Aufl. 2 Theile. *M.* 6,—, Orig.-Einbd. *M.* 7,50.  
 — — Goethes Frauengestalten. 8. Aufl. 2 Bände. Broch. *M.* 6,—,  
 in eleg. Orig.-Einbd. *M.* 8,—.  
 — — G. E. Lessing. Sein Leben und seine Werke. 9. vermehrte und ver-  
 besserte Aufl. 2 Bände. Broch. *M.* 6,—, in eleg. Orig.-Einbd. *M.* 7,50.
- Staudinger, Paul,** Im Herzen der Hausalande. Reise im westl. Sudan  
 nebst Bericht über den Verlauf der deutschen Niger-Vennü-Expedition.  
 2. Aufl. Mit Karte. Broch. *M.* 10,—, in Orig.-Einbd. *M.* 12,—.
- Strackerjan C.**, Von Oldenb. Land u. Leuten. *M.* 2,—, Orig.-Ebd. *M.* 2,80.
- Stern, Adolf,** Wanderbuch. Bilder und Skizzen. 3. sehr vermehrte Aufl.  
 Broch. *M.* 4,—, in Orig.-Prachtbd. *M.* 5,—.
- Volksbote.** Volkskalender. Mit vielen Illustrationen. *M.* —,50.
- Wacholdt, St.**, Heimat u. Fremde. Gedichte. *M.* 3,—, Or.-Ebd. *M.* 4,—.  
**Wettering, A.**, Aus der Kunstwelt des Alterthums. Dichtungen. Mit  
 acht Abbildungen in Lichtdruck. *M.* 2,—, in Orig.-Ebd. *M.* 3,—.
- Wobden, Am Wege.** Sprüche christl. Weisheit. *M.* —,80, geb. *M.* 1,50.
- Wolff, Dr. Willh.**, Von Banana zum Kiamwo. Forschungsreise in  
 West-Afrika. Mit Karte. *M.* 4,—, Original-Einbd. *M.* 3,—.



Verlag der Schulz'schen Hof-Buchhandlung (A. Schwarz)  
in Oldenburg.

Heimburg, E. v., Das Grunderbrecht in seinem Verhältnisse zum  
Geiste unserer Zeit und in seinem Einflusse auf den Bauern-  
stand seines Gebietes im Herzogthum Oldenburg. *M.* 0,80.

— Beitrag zur Frage der Beforstung öder und unkultivirter  
Sand- und Moorflächen. *M.* 0,50.

— Chaussee oder Eisenbahn? Ein Beitrag zu der Frage:  
Wo liegt die Noth der Landwirthschaft und was thut der  
Landwirthschaft noth? *M.* 0,50.

Die Entstehung und Entwicklung der Eisenbahnen im  
Herzogthum Oldenburg bis zum Jahre 1878. Denk-  
schrift der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn-  
Direction. Mit einer Eisenbahnkarte des Herzogthums  
Oldenburg. Geh. 5 *M.*

Die Versammlungen der „Freien Vereinigung“ zur Bah-  
rung und Förderung der Eisenbahn-Verkehrsinteressen im  
Gebiete der Oldenburg. Staats-Eisenbahnen. Mit 13 graph.  
Zahrläufen u. 1 Eisenbahn. *M.* 4,—. Feine Ausg. *M.* 6,—.

Ramsauer, Peter, Die Reichseisenbahnfrage. 2. Aufl. Geh. 60 *S.*  
— Petroleum. *M.* 1,20.

Oshoff, G., Die Materialien, die Herstellung und Unter-  
haltung des Eisenbahn-Oberbaues. Lex. 8°. Mit vielen  
Abbildungen. 6 *M.*

— Material zur Projectirung von Schlachthäusern. *M.* —,80.

Tenge, O., Die Deiche und Uferwerke im zweiten Bezirk des  
zweiten Oldenburgischen Deichbandes mit geschichtlichen Nach-  
richten bis auf die heutige Zeit und einem Anhange, ent-  
haltend die technischen Resultate. Mit 13 Karten und  
5 Figurentafeln in Steindruck, sowie der Abbildung des  
Denkmals des Oberdeichgrafen H. C. Peters auf dem  
Edwardeer Eintagedeich. *M.* 4,—.

Hof- und Staats-Handbuch des Großherzogth. Oldenburg.  
geb. *M.* 1,30.

Adressbuch der Residenzstadt Oldenburg und der Gemeinde  
Obernburg. Im Auftrage des Stadtmagistrats nach amtli-  
chen Quellen bearbeitet. *M.* 1,50, in Trig.-Einbd. *M.* 2,—.

Plan der Residenzstadt Oldenburg mit Vorkastl Obern-  
burg und Führer durch ihre Sehenswürdigkeit nebst Angabe  
lohnender Ausflüge im Herzogth. Oldenburg und nach  
Wilhelmshaven. *M.* 1,—.

Schäffler, Dr., Eine abgekürzte Therapie, gegründet auf Disto-  
logie und Cellular-Pathologie. Anleitung zur Behandlung  
der Krankheiten auf biochemischem Wege. 18. theilweise  
umgearbeitete Aufl. *M.* 2,—.

Volksbote. Ein gemeinnütziger Volkskalender. Mit  
Notizkalender als Gratiszugabe. *M.* 0,50.

This book should be returned to  
the Library on or before the last date  
stamped below.

A fine of five cents a day is incurred  
by retaining it beyond the specified  
time.

Please return promptly.

DUE - APR 15 1970

~~Canceled~~  
~~Canceled~~



n 7178.92  
chichte der preussisch-deutschen  
ener Library 007024996



2044 082 086 687