

Eigentum der  
**Bibliothek**  
des Instituts für Weltwirtschaft  
an der Universität Kiel

Signatur

A 45325





**Darstellung**  
der Lage des  
**Hamburgischen Handels**  
in dessen  
Beziehungen zum In- und Auslande.

---

**Eine kritische Beleuchtung**  
der Schrift  
des Herrn Prof. Wurm:  
„Die Handels-Politik der Hansestädte, etc.“

---

- Als Anhang:
- I. Der Zoll-Vereins-Vertrag vom 22. März 1833.
  - II. Der Vertrag zwischen Holland und dem Zoll-Verein vom 21. Januar 1839.
  - III. Die neuesten Handelsverträge der Hansestädte.
- 

**Hamburg.**  
Bei Hoffmann & Campe.  
1839.

34671854  
A 45325

Verordnung  
der  
Hamburgischen Handels-  
Kammern vom 1. und 2. April 1830.

Beziehend auf die Handels-  
Kammern vom 1. und 2. April 1830.

Die Handels-  
Kammern vom 1. und 2. April 1830.

Die Handels-  
Kammern vom 1. und 2. April 1830.

Die Handels-  
Kammern vom 1. und 2. April 1830.

Die Handels-  
Kammern vom 1. und 2. April 1830.

I. Die Handels-  
Kammern vom 1. und 2. April 1830.  
II. Die Handels-  
Kammern vom 1. und 2. April 1830.  
III. Die Handels-  
Kammern vom 1. und 2. April 1830.

Die Handels-  
Kammern vom 1. und 2. April 1830.

Die Handels-  
Kammern vom 1. und 2. April 1830.

1830.

A 1830



6.

Darstellung

der Lage des

**Hamburgischen Handels**

in dessen

Beziehungen zum In- und Auslande.



A 45325

Ueber Zoll = Wesen sind in Hamburg kürzlich erschienen :

Asher, Dr. C. W., über das Verlangen des Anschlusses Hamburgs an den Deutschen Zollverein. 8. 8 β.

Für die Ausbreitung des deutschen Zollvereins bis zur Seeegränze, und die Einführung von Navigationsgesetzen. Von einem Hamburger. gr. 8. 12 β.

Hansestädte, die, in ihrem Verhältniß zu den Staaten des deutschen Zollvereins, besonders nach dem Abschlusse des Handels-Tractats zwischen den letzteren und Holland. gr. 8. 8 β.

Kirchenpauer, Dr., der Handels-Tractat vom 21. Januar 1839 und der deutsche Nordseehandel. gr. 8. 1 β.

Wurm, C. F., die Handels = Politik der Hansestädte und die Interessen des deutschen Vaterlandes. gr. 8. 8 β.

Asher, Dr. C. W., einige Bemerkungen über die neue Zollverordnung für die Herzogthümer Schleswig und Holstein, in deren Beziehungen zu den Städten Lübeck und Hamburg. gr. 8. 12 β.

Hutt, W., Parlamentsmitglied, der Stader = Zoll, beleuchtet; aus dem Englischen von Th. Stockfleth. gr. 8. 8 β.

Sötbeer, Dr. A., des Stader = Elbzolles Ursprung, Fortgang und Bestand. Eine publicistische Darstellung. gr. 8. 2 β.

Tarif des Stader = Elbzolles, wie solcher von Königl. Hannoverscher Seite 1821 der Elbschiffahrts = Commission mitgetheilt. 8. 3 β 8 β.

☞ Dieser Tarif ist von der Hannoverschen Regierung beglaubigt, mithin der allein vor den Gerichten gültige, wenn eine Klage oder Beschwerde erhoben wird.



# Darstellung

der Lage des

## Hamburgischen Handels

in dessen

Beziehungen zum In- und Auslande.

---

Eine kritische Beleuchtung

der Schrift

des Herrn Prof. Wurm:

„Die Handels-Politik der Hansestädte, etc.“

---

Als Anhang:

- I. Der Zoll-Vereins-Vertrag vom 22. März 1833.
- II. Der Vertrag zwischen Holland und dem Zoll-Verein v. 21. Jan. 1839.
- III. Die neuesten Handels-Verträge der Hansestädte.

Bd.

143

Wirtschaft

21.12.00.

---

Hamburg.

Bei Hoffmann & Campe.

1839.



# Einleitung

## Die Bedeutung der Statistik

Die Statistik ist eine der wichtigsten Wissenschaften der Gegenwart. Sie liefert die Grundlage für alle Entscheidungen, die auf Zahlen beruhen. In der Politik, in der Wirtschaft, in der Wissenschaft und in der Technik ist die Statistik unverzichtbar. Sie ermöglicht es, die Vergangenheit zu verstehen, die Gegenwart zu analysieren und die Zukunft zu planen. Die Statistik ist eine Kunst und eine Wissenschaft zugleich. Sie erfordert eine sorgfältige Auswahl der Daten, eine sorgfältige Aufbereitung und eine sorgfältige Auswertung. Die Statistik ist eine Wissenschaft, die sich ständig weiterentwickelt. Sie ist eine Wissenschaft, die die Menschen in der Lage setzt, die Welt um sie herum besser zu verstehen.

148  
148  
148

In diesen Tagen ist uns eine Schrift des Herrn Prof. Wurm, betitelt „Die Handelspolitik der Hansestädte und die Interessen des deutschen Vaterlandes,“ zu Händen gekommen. Wir haben sie mit derjenigen Aufmerksamkeit gelesen, welche Verhandlungen über wichtige Zeitfragen erheischen, und dies um so mehr, als der Zweck, welchen Herr Prof. Wurm sich bei der Ausarbeitung der Brochüre vorsetzte, gewiß ein sehr zu lobender ist. — Die Vorrede spricht sich über denselben wie folgt aus: „Das Verdienst „dieser Blätter — vielleicht das einzige, aber, wie ich hoffe, ein „sicheres — wird sein, daß sie eine Discussion veranlassen.“ Zugleich aber giebt uns der Verfasser auch den richtigen Maaßstab zur Beurtheilung der Schrift durch folgende, ebenfalls in der Vorrede enthaltene Aeußerungen an die Hand. Er sagt nämlich: „Die nachstehenden Blätter enthalten den Artikel „Hansestädte,“ „den ich für das dreizehnte Heft des Brothaus'schen „Conversations- „Lexicons der Gegenwart“ ausgearbeitet habe, welches in diesen „Tagen in Leipzig erscheinen wird.“ Ferner: „Bei dem besondern „Abdruck war mein Augenmerk auf die locale Verbreitung in den „drei Städten berechnet,“ und endlich: „Ich habe versucht, neben „den nöthigen historischen Notizen, diejenigen Grundsätze hier zu- „sammenzustellen, von welchen ich glaube, daß sie im Sinn „unserer wahren Interessen und zugleich im Sinn der Mehrzahl „unserer Bürger gedacht sind. Mit Absicht habe ich es vermieden, „in's Einzelne zu gehen und bestimmte Vorschläge zu äußern. Es „scheint mir wichtig, daß eine Verständigung über die leitenden „Ideen vorangehe, daß eine Grundlage sich herausstelle, auf welcher



„auch Ansichten, die im Einzelnen auseinander gehen, sich im  
„redlichen Streben nach der gemeinen Wohlfahrt begegnen und  
„einigen mögen.“

Gern folgen wir der Aufforderung des Herrn Verfassers zur Anknüpfung einer Discussion über den vorliegenden Gegenstand. Auch unserer Seits haben wir dabei nur den Zweck im Auge: eine höchst wichtige Angelegenheit mehr und mehr in Anregung zu bringen, und auch andere Stimmen, mögen sie nun Gelehrten oder practischen Geschäftsleuten angehören, zu veranlassen, sich über die vorliegende Frage offen auszusprechen, damit dieselbe nach allen Richtungen hin geprüft, und damit das Beste behalten werde.

Der Inhalt der vorliegenden Schrift zerfällt in 14 Abtheilungen, welche die Bedeutung der Hansestädte für den Welthandel, ihr Zollsystem, ihre neueren Handels- und Schifffahrts-Verträge, ihre Stellung als Bundes-Staaten und alte Vorwürfe gegen sie zc. bis No. 8 der Reihe nach kurz behandeln und von hier an den Zoll-Verein besprechen. So bahnt sich der Verfasser einen bequemen Weg zu dem Ziele seiner kurzen, flüchtigen Reise, zu dem Schlusse, daß „nach dem holländischen Vertrage die Unterhandlung, vom Verein indirect veranlaßt, für die Seeküste „allerdings zum Bedürfniß geworden sei,“ daß aber zur Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes des Handels der Hansestädte, unter den obwaltenden Umständen, nicht die von anderen Seiten proponirte Umwandlung der Hansestädte in Freihäfen des Zoll-Vereins, nicht ein Anschluß an den Zoll-Verein, sondern ein gesetzmäßiger Vertrag mit den Vereins-Staaten (also doch ein Vertrag!) Hamburgs Interessen allein entsprechen und sie fördern könne.

Von vorn herein gestehen wir, daß wir eben so wenig verschiedene in der Schrift vorkommende Behauptungen, wie besonders den fraglichen Schluß als richtig anerkennen können. —

Wenden wir uns zu den Einzelheiten der Schrift des Herrn Prof. Wurm selbst.

In dem ersten Paragraphen, welchen der Verf. „Bedeutung der Hansestädte für den Welthandel“ überschreibt, giebt er die



Unabhängigkeit des spanischen und portugiesischen Amerikas als die Haupt-Ursache einer neuen Periode der Entwicklung (?) für Hamburg und Bremen an, und knüpft an diese die wohl etwas gewagte Behauptung, daß unter den begünstigenden mitwirkenden Ursachen „die großartigen Anstalten,“ in welchen, nach gebrochener Macht des Hansabundes, der Geist desselben sich zum zweiten Male verkörpert, zu nennen seien. Namentlich wird unter diesen großartigen Anstalten die Bank hervorgehoben. — Dergleichen allgemeine Behauptungen mögen als Redefigur in einer Schrift sich recht hübsch ausnehmen; man sollte sie jedoch immer nur mit gehöriger kritischer Gründlichkeit aufstellen, besonders da, wo es darauf ankommt, den gegenwärtigen Zustand in das wahre Licht zu setzen, damit aus diesem Zustande selbst Folgerungen von größter Wichtigkeit gezogen werden. Der Herr Verfasser ist hier mit einer solchen kritischen Gründlichkeit keineswegs verfahren; denn hätte er sich die erforderliche Zeit vergönnt, den Gegenstand schärfer ins Auge zu fassen, so würde er eingesehen haben, daß gerade die nöthigsten, unentbehrlichsten Anstalten für Handel und Gewerbe keinesweges zu den großartigsten von uns erhoben worden sind; er würde erfahren haben, daß wir darin weit, weit hinter anderen Ländern zurückstehen, und daß wir uns also wahrlich des Herbeiziehens und der Beförderung des Handels durch Großartigkeit unserer Einrichtungen nicht rühmen dürfen. Wenn wir die Bank, welcher wir nicht im Entferntesten ihre großen Verdienste absprechen wollen und können, (wiewohl man neuerdings hin und wieder Manches in der Grundlage und Einrichtung derselben, als für die Gegenwart nicht mehr ganz passend, gerügt hat), wenn wir das Handelsgericht, welches der Verf. gar nicht erwähnt, obgleich es anerkannt von allgemeinem Nutzen ist, und etwa unsere eben nicht sehr zweckmäßig eingerichteten Assurance-Compagnien ausnehmen: was besitzen wir denn noch sonst so sehr Großartiges? Machen sich auch die Wälle, die Thore, das Krankenhaus, einige Neubauten zc. als öffentliche Anstalten und Anlagen rühmlichst bemerkbar, so stehen doch diese Anstalten und Anlagen, denen wir eine Großartigkeit gern einräumen, mit den Bedürfnissen des Handels durchaus in

seinem Rapport, und leider müssen wir es bekennen, daß wir die bei jenen, in Beziehung auf den Handel durchaus unwichtigen und selbst gleichgültigen, Gegenständen angewandte Großartigkeit in anderen für Handel und Gewerbe nützlichen Dingen seither in hohem Grade, ja oft gänzlich vermiften. Wir müssen bekennen, daß Hamburg unter vielen Mißbräuchen, seither gelitten hat und noch leidet, unter Mißbräuchen die wahrlich nicht den Flor des Handels zu bewirken vermögen, wohl aber geeignet waren und sind, zu seinem Verfall wesentlich beizutragen.

Nicht Tadel sucht dictirt uns diese Bemerkungen; wir beziehen uns auf Thatfachen. Wir verweisen auf den seitherigen kläglichen Zustand unseres Hafens und unserer Börse, (welche beide erst jetzt, nach vielen, allgemein ausgesprochenen Klagen, einer Verbesserung und Erneuerung unterzogen werden) wir verweisen auf die fortwährend Statt findenden großen Mängel unseres Reviers und namentlich des Hafens und des sogenannten Quarantaine-Hafens von Cuxhaven \*). Die erbärmliche Beschaffenheit des letztern hat Kaufleuten und Asscuradeuren so große Verluste zugezogen, daß mit der Hälfte, ja vielleicht schon mit einem Zehnthel ihres Belaufs die wesentlichsten Verbesserun-

\*) Der Quarantaine-Hafen oder vielmehr der Quarantaine-Platz ist im Grunde nichts anderes, als eine offene Rbede, wo die Schiffe, besonders in der stürmischen Jahreszeit ungleich gefährlicher liegen, als in offener See. Fälle haben sich ereignet, daß Schiffe, welche in den heftigsten October und November Stürmen die Gefahren des Canals und der Nordsee glücklich bestieg, und wohlbehalten auf dem Quarantaine-Platz die Anker geworfen hatten, in Folge der gänzlichen Schutzlosigkeit desselben, kaum 5 Minuten später von Anker trieben, und auf den gegenüber liegenden Gründen strandeten. Wenn nicht Schiff und Mannschaft verloren ging, mußte man es als eine sehr glückliche Zügung ansehen. — Auf einem solchen Quarantaine-Platz müssen unsere Schiffe ihre Quarantaine-Abfertigung abwarten, die nicht etwa immer binnen einer oder ein paar Stunden erfolgt, sondern, namentlich bei schlechtem Wetter und eintretender Nacht, oft 6 bis 12 Stunden dauert, wenn alles an Bord sich in gesundem Zustande befindet, bei irgend in dieser Hinsicht entstehenden Zweifeln aber auch auf acht und mehr Tage verlängert werden



gen hätten bestritten werden können, besonders wenn diese Verbesserungen mit gehöriger Sachkenntniß und einer weisen Deconomie beschafft worden wären. Dennoch blieb es beim Alten und dem Anscheine nach steht sobald auch keine Abhülfe zu erwarten.

Wenden wir unsere Blicke auf weniger in die Augen fallende, aber darum nicht minder empfindliche Hemmnisse der raschen Entwicklung unseres Geschäfts, so macht sich uns eine große Lauheit und Langsamkeit in der Gesetzgebung bemerkbar. Denn allein einer solchen Lauheit kann man es doch wohl zuschreiben, daß trotz vielfachen Anregungen, bis jetzt noch keine Revision unserer Wechsel- und Asscuranz-Gesetze promulgirt, daß nicht einmal einzelne gesetzliche Entscheidungen, von bis zum Eckel erörterten Streitfragen, (wie z. B. daß ein nicht acceptirter Wechsel Respittage genieße ic.), emaniren, daß das Unwesen der vielen Pläne der Asscuranz-Compagnien fortwährend geduldet wird ic. ic. — Bei einer größeren Regsamkeit würde man auch längst für Abfassung eines Handelsgesetzbuchs Sorge getragen haben, dessen große Nothwendigkeit wohl Niemand bezweifelt, und aus dessen Einführung zugleich der wesentliche Vortheil hervorgehen würde, daß sowohl beim Handelsgerichte, wie beim Obergerichte den Urtheilen nicht mehr oder minder subjective Gründe, sondern Gründe, auf positive Gesetz-Stellen basirt, mit Beziehung auf diese Gesetz-Stellen, unterzulegen wären \*). —

kann. — Und während dieser ganzen Zeit ist das Capital für Schiff und Ladung und was mehr ist, das Leben der Besatzung auf dem ganz schutzlosen Quarantaine-Platz den Gefahren der Stürme bloßgestellt!!! —

Der Zustand des Oberhafens soll sogar schon von einer fremden Regierung gerügt worden sein. Dennoch hat man erst kürzlich einen zur Erweiterung desselben unentbehrlichen Platz, — freilich unter gewissen Restrictionen, — den vereinigten Wasserkünsten eingeräumt.

\*) Ein Handels-Gesetzbuch würde dadurch auch höchst wahrscheinlich eine größere Uebereinstimmung in den Urtheilen der verschiedenen Instanzen zur Folge haben.



Die hier erwähnten Mängel sind bei weitem noch die wenigsten, welche unsern Handel drücken. Die Unzweckmäßigkeit der Auswanderer-Gesetze hat einen für das Allgemeine höchst wichtigen Gewerbszweig aufs Außerste erschwert und beengt, und den Schwindeleien und Unrechtlichkeiten bei der Beförderung von Auswanderern Schloß und Riegel geöffnet. — Es geht damit soweit, daß der hiesige Rheder und Kaufmann, welcher mit directen Segelschiffen Auswanderer befördert, den schwersten Controllen und Verpflichtungen ausgesetzt ist, — Verpflichtungen, welche allein die Verproviantirung für den Kopf ihm nach genauen Berechnungen um 16  $\frac{1}{2}$   $\text{Rthl.}$  theurer stellen, als sie in Bremen, nach den daselbst Statt findenden Verordnungen, beschafft werden kann, — während obendrein für Auswanderer, welche von hiesigen Uebernehmern über England nach Amerika engagirt werden, dem ursprünglichen Auswanderungs-Gesetze ganz entgegen, gar keine Controлле ausgeübt, gar keine Verpflichtung gefordert wird\*). Außerdem findet sich die Rhederei durch große Mangelhaftigkeit der inneren Einrichtungen aufs empfindlichste bedrückt. Erst

\*) Der Rheder oder Capitain muß ein Schiff mit Auswanderern nach New-York, gemäß dem hiesigen Gesetze, auf 90 Tage verproviantiren; er muß zu den Schlafstellen der Passagiere einen unnöthig großen, den Platz für Frachtgut beengenden, Raum verwenden; er muß ferner die Passage-Gelder der Art versichern, daß die Passagiere im Havarie- oder Strandungsfall kostenfrei an den Ort ihrer Bestimmung geschafft werden. Diese, ohne Bürgerschuß emanirte, Verordnung, welche laut § 1 für alle Schiffe mit mehr als 25 Auswanderern nach fremden Welttheilen — also direct oder indirect — gilt, und der sich die Rheder ohne Widerstand fügten, wenn sie auch in einigen Punkten wesentliche Aenderungen wünschen mußten, bezweckte, das Geschäft der Beförderung von Auswanderern auf einen achthbaren Fuß zu begründen, und es dadurch wieder mehr hieher zu ziehen. Wie kommt es denn nur, daß die Polizei-Behörde sub. 22. Aug. 1837 ein Publicandum erließ, nach welchem alle Dampfschiffe von jener Verordnung eximirt sind?! — Durch dieses Publicandum ist eine Ungleichheit vor dem Gesetze hervorgerufen worden, zu deren Gründung der Polizei-Behörde unmöglich die Macht zustehen kann. — Der hiesige Rheder und die Capitaine der direct

Jetzt ist der Zunftzwang wegen Schiffsbau aufgehoben worden; für theoretische Ausbildung unserer Schiffsbauer geschieht aber, trotz der nicht unbedeutenden Mittel, die dem Commercio zur Verfügung stehen, gar nichts. Unsere Matrosen sind, gegen die Gebräuche der meisten fremden Staaten, dem Landkriegsdienste unter-

fabrenden Schiffe mußten und müssen sich schweren Verpflichtungen und Controllen unterwerfen, und die Unternehmer der Beförderung von Passagieren mit Dampfschiffen über England, die größtentheils wohl schwerlich fähig sind, eine irgend genügende Caution zu stellen, kümmern sich so wenig um die bestehende Verordnung, daß sie nicht einmal der Polizei eine Liste der beförderten Auswanderer einreichen, und daß die Polizei oft wohl nur durch die zu öfteren Malen gegen diese Unternehmer anhängig gemachten Klagen selbst nur von ihrer Existenz Kunde erhielt. Es liegt in diesem Verhältniß schon an und für sich eine große Unbilligkeit gegen die hiesigen Rheeder und gegen die hier ankommenden Capitaine fremder Handelschiffe, sie fällt aber besonders in die Augen, wenn man erwägt, daß die Unternehmer über England hier ebenfalls die Passage bis nach Nordamerika contrahirten, und daß sie auch nicht einen Passagier bekommen haben oder bekommen würden, wenn sie die Passage bloß bis nach England übernahmen. — Um so schroffer aber tritt diese Unbilligkeit gegen die hiesigen Rheeder hervor, als unseres Wissens eine Masse von Klagen grade gegen diese nicht controllirten Unternehmer bei der Polizei vorgekommen sind, (welche über die Respectabilität derselben das beste Licht geben), während es nur ganz einzeln gegen fremde Capitaine und, so weit wir erfahren konnten, gegen hiesige Rheeder nie mit Grund der Fall war. Dabei ist eine solche Gemeinheit in das Verhältniß der Unterhändler eingerissen, daß sich bald jeder rechtliche Mann schämen wird, sich irgend mit dem Geschäfte zu befassen. Mit den Anmaßungen der indirecten Unternehmer geht es so weit, daß noch ohnlängst einer derselben in gedruckter und veröffentlichter Flugschrift die Dreistigkeit bezeugt, die Vorsteher der Polizei zu lobhudeln und sich den, für jeden nicht ganz Eingeweihten unzweideutigen, Anschein zu geben, als ob man sich durchaus jener Controlle unterwerfe. So ist denn auch das Gute, was aus der Verordnung trotz ihrer Mängel hätte entstehen können, durch jene Ungleichheit vor dem Gesehe und durch eine übergroße polizeiliche Nachsicht und Duldsamkeit gänzlich zerstört worden. Unter solchen Umstän-



worfen \*); es existiren keine eigentlichen Seegesetze, die Hafen-Ordnung könnte und müßte in manchen Stücken besser gehandhabt werden. Auch liegen Beispiele vor, daß in Beziehung auf Seemännische Angelegenheiten die Jurisdiction, eben nicht mit großer Gründlichkeit geübt worden; es existirt nicht einmal eine allgemeine Verpflegungs-Casse invalider Seeleute, trotz den verschiedenen Abgaben, welche für Egalisirung in den Policen, für Strafen, für Seemännische Insubordination u. doch ausschließlich zu diesem Zwecke erhoben werden \*\*). Um den Schutz

den darf es uns gewiß nicht wundern, wenn unsere Bremer Concurrenten, Schattenseiten wie die hier erwähnten, benutzt haben, in einer gedruckten und weit ins Inland verbreiteten Schrift, vor der Auswanderung über Hamburg zu warnen. Mit welchem Erfolg dieses geschehen ist, beweisen nur zu genügend die, fast Verboten gleich kommenden, Schwierigkeiten, welche die Behörden des Inlandes der Auswanderung über Hamburg in besonderem Auftrage der resp. Regierungen (noch außerdem, daß sie auf den in Hamburg herrschenden Schwindel mit allem Rechte aufmerksam machen), in den Weg legen, während sie gradezu die Auswanderung über Bremen aufs Eindringlichste empfehlen. Wie schwierig übrigens diese Sachlage die Erfüllung unserer mit auswärtigen Regierungen geschlossenen Kartelle machen muß, das werden unsere Behörden gewiß hinreichend empfinden.

\*) Eine Königl. Preussische Cabinets-Ordre vom 29. July stellt fest: daß der Militärpflicht von den Schiffen durch See-Reisen, nicht allein nach andern Welttheilen und nach dem Mittel-Meere, sondern auch überhaupt außerhalb der Ost-See genügt werden kann. Gerade in der Militärpflichtigkeit soll ein wesentlicher Grund liegen, warum so häufige Desertionen von unseren Schiffen außer Landes Statt finden.

\*\*) Die Stück von Achten Kasse, in welche alle diese Egalisirungen und Strafen fließen, ist dem Vernehmen nach keine Staats-, sondern eine Privat-Anstalt. — Wir müssen dieses auch um so mehr glauben, als bekanntlich die Vorsteher erst seit kurzem den Mitgliedern unter dem Vorfige eines Patrons jährliche Rechnung darüber ablegen. — Billig erheben sich hier Zweifel, ob einer solchen milden Privat-Stiftung Strafgeelder und andere Emolumente, welche aus öffentlichen allgemeinen Verhältnissen hervorgehen, zugewandt werden sollten. Die Frage dürfte

der Rhederei nach Außen sieht es nun vollends sehr prekär aus. (Wir werden, um den Verfasser auf seinem Wege nicht gänzlich zu verlassen, auf diesen Gegenstand weiter unten umständlicher zurückkommen). Diesem Mangel an Schutz nach Außen unterliegen auch viele der bedeutendsten Fabrikationszweige, z. B. Zuckersfabriken, Tabacksfabriken etc. Der Mangel, welche in den Anordnungen über den Waarenhandel und im Waarenhandel selbst vorherrschen, (z. B. die enormen Auktions-Courtagen, die Korn-Träger-, Kohlen-Messer-Ordnung u. s. w.) wollen wir nicht weiter erörtern, so wichtig, drückend und störend sie auch sind, um nicht zu weitläufig zu werden. — Nur wollen wir noch auf die Langsamkeit hinweisen, womit in einer Zeit, wie die unsrige, wo alle andere gut verwaltete Staaten mit äußerster Kraftanstrengung fortzuschreiten streben, bei uns von Seiten des Commerciums und höheren Orts die dringendsten Angelegenheiten behandelt werden, eine Langsamkeit, welche unter Anderm das so energisch eingeleitete Unternehmen der Eisenbahn mit völliger Auflösung bedroht, und bis zu dem Augenblicke, wo wir dieses schreiben, noch nicht einmal eine gehörige Vertretung unseres Interesses bei dem Zollvereins-Congress ins Leben gerufen hat.

Solche Mängel und Schwierigkeiten, eine solche Unbeweglichkeit mußten seither und müssen fernerhin nothwendig allen Fortschritten abschneidend in den Weg treten.

Wenn nun aber, trotz so vielen Schattenseiten, (die wir absichtlich hier zusammenstellten, damit wir sie im Verlauf dieser Abhandlung nicht an verschiedenen Orten zu erörtern brauchen, sondern an den betreffenden Stellen hieher verweisen können), Hamburg dennoch eine solche Höhe auf der Stufenleiter des Welt-handels behauptet hat, wie es sie gegenwärtig noch einnimmt, so

---

hier am rechten Orte sein: ob es nicht viel zweckmäßiger wäre, jene Straf gelder und Emolumente zur Begründung einer unter unmittelbarer Leitung und Garantie des Staats stehenden Seefahrer-Armen-Anstalt zu verwenden, und die Aufnahme in eine solche nicht von Privat-Ansichten abhängig zu machen, sondern sie gesetzmäßig fest zu stellen?



beweist grade das gewiß am schlagendsten, daß weniger unsere eigene Thätigkeit, am wenigsten unsere großartigen Anstalten, sondern hauptsächlich unsere Lage und demnächst begünstigende, durchaus von uns selbst unabhängige Verhältnisse einen solchen Zustand herbeiführten; es ist eben dadurch der thatsächliche Beweis von der großen Bedeutsamkeit Hamburgs als Welthandels-Plazes erbracht. Aber lassen wir uns dadurch nicht etwa zu dem Irrglauben verleiten, als ob diese Bedeutsamkeit unverwundlich wäre. Wie selbst das Kräftigste auf Erden, wenn es nicht ununterbrochen vom Geiste regenerirt wird, der Vergänglichkeit ausgesetzt ist, so trägt auch sie, ohnerachtet ihres Uebergewichts über so manche Mängel, den Keim des Verfalls in sich. Und schon beginnt der Keim des Unkrauts auf empfindliche, gefährliche Weise nicht allein zu sproßen, sondern selbst zu wuchern. Unerläßlich ist es daher, ihn durch angemessene Thätigkeit und angemessenes Fortschreiten mit der Zeit schnelligst zu ersticken, und unserer Wirksamkeit die gehörige Lebenskraft wieder zuzuführen; nicht aber, wie der Verf. sich bemüht, unsere Blößen mit den wenigen Lorbeer-Zweigen, welche frühere Zeiten auf uns vererbt haben, zu bedecken, wozu sie doch nicht hinreichen dürften.

Wie der Herr Verf. nun die wahre Sachlage aus den Augen gelassen hat, indem er unserer großartigen Anstalten als begünstigender, mitwirkender Ursachen unserer Entwicklung zu einem Welt-Markt erwähnt, so ist es auch bei dem jetzt folgenden Vergleich zwischen Hamburg und Bremen in hohem Grade geschehen.

An diesem Vergleiche haben wir zunächst Omissionen zu rügen, welche sich der Verf. zum Nachtheil Hamburgs zu Schulden kommen läßt. So spricht er nur von den überseeischen Etablissements der Bremer. Sind deren nicht etwa auch von Hamburg aus gegründet worden? Wenn es die Discretion erlaubte, könnten wir ihm eine nicht kleine Zahl von Hamburg ausgegangener, angesehener Etablissements sowohl in Nord-Amerika, als auch in Mittel- und Süd-Amerika, in West- und Ostindien nachmahhaft machen. Wir beschränken uns aber darauf, nur einige der Länder und der Plätze zu bezeichnen, wo solche Etablissements sich finden. St. Thomas, Havana, Matanzas, New-York, New-

Orleans, Vera-Cruz und Mexico und verschiedene andere Plätze des Mexicanischen, La Guayra, Maranhao, Pernambuco, Bahia, Rio, Batavia, Singapore, das Cap, Chili und Peru u. dgl. be-  
sitzen von Hamburg ausgegangene Etablissements, und noch manche andere Plätze könnten wir in gleicher Beziehung anführen. Bringt nun vollends der Verf. die Geschäfte in Anschlag, welche von Hamburg aus den überseeischen Etablissements Bremer Ursprungs zugewandt werden, so wird die Omission noch um so bedeutender. Man kann den Herrn Verfasser hier also von Einseitigkeit in seiner Darstellung nicht freisprechen.

Und gleicher Einseitigkeit begegnen wir in seinen Bemerkungen über die Bremer Rhederei. Jeder erfahrene Geschäftsmann kann es ihm sagen, daß die unter den besseren Meistern in Hamburg gebauten Schiffe hinsichtlich der Arbeit den Vorzug vor den Bremischen haben, und daß der Grund, warum unsere circa 160 Schiffe starke Handelsmarine nicht eine weit beträchtlichere Zahl umfaßt, einzig und allein in der oben schon zum Theil näher erörterten Verwaltungsweise Hamburg's, namentlich in der Unzweckmäßigkeit unseres Auswanderergesetzes, besonders aber auch in dem weiter unten noch zur Sprache kommenden, gänzlichen Mangel an Schutz nach Außen zu finden ist.

Was die vom Verfasser hervorgehobene gute Führung der Bremer Schiffe anbetrifft, so werden unsere Capitaine, unter denen wir wahrlich die tüchtigsten und erfahrensten Männer zählen, eben so wenig wie die Rheder, es dem Herrn Verf. danken, daß er abermals einseitig nur der Führung der Bremer Schiffe lobend erwähnt.

Unmittelbar nach diesen Mißgriffen läßt der Herr Verf. sich einen andern zu Schulden kommen, indem er den Satz aufstellt: „daß Bremen als der Stapelplatz der Deutschen Auswanderer zu betrachten ist.“ Der Herr Verf. scheint ganz zu ignoriren, daß in Hamburg eine Paquet-Linie nach New-York etablirt ist, welche hauptsächlich mit durch Beförderung der Auswanderer ihre Beschäftigung findet; daß außerdem von hier viele Segelschiffe mit Auswanderern nach Amerika abgehen, und daß endlich von hier aus — was wir allerdings in der Art, wie es jetzt geschieht, keinesweges



loben können — eine beträchtliche Anzahl Auswanderer über England expedirt wird. Die Gesamtzahl der Auswanderer, welche ihren Weg über Hamburg nehmen, ist, wenn auch der Bremer nicht gleichkommend, doch immerhin bedeutend genug, um Bremen die Ehre „des einzigen Stapelplatzes der Deutschen Rhederei“ mit Erfolg streitig zu machen; eine zweckmäßige Gesetzgebung und scharfe Bestrafung aller Umgehung derselben würde sie bald auf eine Höhe steigern, die Bremen leicht in den Hintergrund stellen dürfte. — Wir glauben diese Punkte hier besonders erwähnen zu müssen, damit im Inlande und namentlich bei den 14,000 Abnehmern des Conversations-Lexikons, für welche die vorliegende Schrift ursprünglich verfaßt worden, durch die Darstellung des Verf. nicht etwa irrige, uns benachtheiligende Eindrücke Platz greifen.

Was die Bemerkung des Verf. über den Bremer Tabacksmarkt anbetrifft, so wollen wir mit ihm Bremen die Suprematie für Nordamerikanische Tabacke gern zugestehen, müssen sie uns aber für die Portorico-Gewächse, so wie auch zum Theil für die Cuba-, Havana- und Domingo-Sorten vindiciren. — Ganz stimmen wir übrigens mit ihm in das Lob über Bremen's Unternehmungsgeist ein, und können nur bedauern, daß hier in Hamburg auch die größte Energie an unserer „Pensée immuable“ bisher gescheitert ist und künftig scheitern muß, so lange nicht eine größere Lebendigkeit in unserm Regierungs-Organismus eintritt.

Im § 2. stellt der Verfasser die Behauptung auf: „Die Handelspolitik der Hansestädte, so wie sie in ihren Zollverordnungen und in ihren Verträgen mit andern Handelsstaaten zu Tage liegt, ist das einfache Resultat einer über ihre Bestimmung und ihre wahren Interessen mehr und mehr aufgeklärten Ueberzeugung.“

Wir sehen uns genöthigt, dieselbe geradezu als unbegründet zurückzuweisen.

Also die Zölle wären wirklich das Ergebnis aufgeklärter Ueberzeugung? Wäre dieses der Fall, warum hört man denn so viele Klagen, daß es unserem Handel, unseren Fabriken und unserer Rhederei an Schutz gebricht? Nicht weit brauchen wir unsere Nachforschungen auszudehnen, um leider nur zu schlagende Be-

weise für die Haltbarkeit dieser Klagen aufzufinden. — Vergleichen wir unseren früheren Zustand mit unserem gegenwärtigen, so macht sich uns in verschiedenen der wichtigsten Fächer der Industrie und des Handels ein bedeutender Rückschritt bemerkbar. Es bedarf hier nur einer Hinweisung auf die früher so blühenden Tabacksfabriken, Zuckerfabriken und Cattun-Druckereien *zc.*, und einer nur selbst oberflächlichen Andeutung verschiedener Handels-Branchen. So z. B. ist das früher bedeutende Indigo-Geschäft größtentheils zum Expeditions-Geschäfte herabgesunken; gleiches Schicksal theilt das Twist-Geschäft; das Wein-Geschäft ist auf das Empfindlichste beschränkt worden. Unsere früher nicht unbeträchtliche Fischerei war bereits gänzlich erloschen, bis seit 2 Jahren wieder drei Unternehmungen nach Grönland gemacht worden. Die Südsee-Fischerei blieb unter so vielen drückenden Verhältnissen noch gänzlich unbeachtet. Dem Mehl-Geschäfte scheint keine günstige Zukunft zu lächeln. Das Geschäft in raffinirten Zuckern bietet kaum noch einen Schatten von dem, was es früher war, während die Wichtigkeit unseres Rohzucker-Markts durch den Tractat Holland's mit den Vereins-Staaten in wachsender Progression auf's Wesentlichste geschmälert wird. Auch für Caffee werden uns durch den riesenhaft zunehmenden Holl. Handel unsere Absatzwege immer mehr abgeleitet, denn im verflossenen Jahre allein sind circa 40,000 Säcke transito durch Hamburg nach den Gegenden verführt worden, wo wir früher die Vortheile der Versorgung ausschließlich genossen. \*) Der Leinen-Handel leidet unter dem Drucke. Das bedeutende Genever-Geschäft, zu welchem Massen Deutscher Sprüde verwandt worden, hat durch die Kündigung des Tractats mit Brasilien einen Stoß erlitten, von dem es sich nicht so leicht erholen dürfte, u. s. w.

Wir wollen aber nicht bloß auf der Oberfläche verweilen, sondern wenigstens eine unserer wichtigsten Branchen, nämlich Zucker, in ihren Grundzügen verfolgen. — Schlagend ist schon von

\*) Von dem Zustande des Caffee-Geschäfts bei uns legen auch die großen Verluste, welche in diesem Jahre auf die Portorico-, Domingo-, Havana- und Laguayra-Sorten, sichern Vernehmen nach, erlitten sein sollen, eben kein günstiges Zeugniß ab.



vorn herein ein Vergleich des früheren Zustandes unserer Zucker-Fabriken und des raffinierten Zuckerhandels mit dem gegenwärtigen. Im Jahre 1832 zählten wir 201 Raffinerien. Da sie hinsichtlich des inneren Deutschlands nicht geschützt wurden, so wanderten mehrere Fabrikanten dahin aus, ja selbst verschiedene hiesige Häuser etablierten im innern Deutschland Raffinerien. Beides trug in gewissem Grade dazu bei, die Nachtheile unserer Schutzlosigkeit noch zu vergrößern. Hamburger raffinierte Zuckern wurden dem Inlande immer entbehrlicher, und zugleich wurde der früher uns so ergiebige Geschäftszweig der Zucker-Raffinerie für Hamburg immer mehr untergraben. In dem nämlichen Verhältniß, in welchem die Fabriken im Inlande, wohin wir unsern Absatz von raffinierten Zuckern hatten, sich vermehrten, — und diese Vermehrung schritt unter so begünstigenden Umständen schnell voran, — mußten sie sich hier vermindern. — Wesentlichen Schaden fügte in den letzteren Jahren den hiesigen Fabriken auch noch die enorme Einfuhr Belgischer raffinirter Zuckern zu. Man könnte hier sagen, was der Fabrikant verlor, gewann der Kaufmann, und man würde wenigstens in beschränktem Grade Recht haben, wäre das Geschäft von Belgien auf hier ein dauerndes geworden. Durch den bedeutenden Absatz auf hier aber, der nur durch den von Belgien seinen Fabriken eingeräumten Rückzoll möglich wurde, kamen die Belgischen Fabriken bald immer mehr empor, und begnügten sich nicht mehr damit, durch Hamburg die nordischen Länder zu versorgen, sondern bahnten sich bald selbst den Weg dahin. Einen großen Theil des Bedarfs, den wir anfänglich mit eigenem Fabrikat, dann mit Belgischem befriedigten, befriedigt Belgien nunmehr direct; es hat uns diesen Abzugskanal entrißen! Für die ephemeren, uns durch den Belgischen Zuckerhandel zugeflossenen Vortheile haben wir also den weit größeren Schaden eingetauscht, der unseren ohnehin schon gedrückten Fabriken aus denselben hervorgehen mußte und hervorgegangen ist. Die Zahl unserer Raffinerien ist denn nunmehr in Folge so ungünstiger Verhältnisse auf 130 reducirt worden. \*) Wir haben also den Nutzen verloren, den

---

\*) 1832 beschäftigten diese 741, — 1859 360 Arbeiter.

Hamburg aus dem Unterhalt des früher ungleich bedeutenderen Personals seiner nunmehr beschränkten oder eingegangenen Fabriken zog, den Nutzen, welchen, wie man annehmen darf, der Fabrikant genoß. Aber auch dem Grundwerthe konnte kein Heil aus dem Leerstehen vieler Fabriken erwachsen. Und eben so erlitt der Commissions-Handel einen empfindlichen Stoß, indem das Geschäft, das Inland mit raffinirten Zuckern zu versorgen, dem manche ältere Häuser einen großen Theil ihres Reichthums verdanken, auf's Bedeutendste geschmälert wurde.

Verfolgen wir vollends die Einwirkung solcher Zustände auf den für uns so hochwichtigen rohen Zucker-Markt, so bewährt sich uns auch hier das Sprichwort, daß man erndtet, was man sät, auf's Unzweideutigste. Als unsere 201 Fabriken ihren Bedarf an rohen Zuckern regelmäßig von unserm Markte nahmen, konnten wir auf einen jährlichen Verbrauch von ca. 60,000,000  $\mathcal{B}$  rechnen, wogegen jetzt nur circa 29,000,000  $\mathcal{B}$  verarbeitet werden dürften. Es ergiebt sich also ein Unterschied von ca. 31,000,000  $\mathcal{B}$ , welche wir jetzt weniger in uns selbst verwenden, als es früher geschah. Zunächst ist es von großer Wichtigkeit, daß, angenommen, ein gleiches Quantum sei seither durch die inländischen Fabriken von uns bezogen, und dadurch der Ausfall gedeckt worden, die inländischen Fabriken wegen der Zölle, welche natürlich auf feucht gewordener Waare mehr betragen, als auf trockener, nur gute, gesunde Zuckern beziehen konnten. Es blieb mithin eine größere Masse beschädigter Waare unserm Markte zur Last, welche wegen verringerter Concurrrenz der Käufer nicht mehr verhältnißmäßig die früheren Preise zu bedingen vermogte, was also unsern Zuckermarkt in sich selbst nachtheiliger stellte. Aber mit jenem Quantum, das wir früher selbst verarbeiteten, sind wir nun auch vom Inlande abhängig geworden, und was dieses heißt, zeigt uns der Holländische Tractat, unser großer Lehrer, leider nur zu unverkennbar und zu fühlbar.

Einige Details darüber dürften hier nicht am unrichtigen Orte sein.

Holland vergütet, wie wir wissen, auf die in Holland raffinirten Lumpen-Zuckern, Melisse und Caudise bei ihrer Ausfuhr aus Holland einen Rückzoll.



Dieser Rückzoll oder diese Prämie beträgt  
auf 100  $\mathcal{L}$  . . . . . fl. 3. 50 Grs.

à 36 fl. pr. 40  $\mathcal{L}$  . . . Vco.  $\mathcal{L}$  3. 44  $\beta$

Verschiffungs-Kosten in Holland, Fracht und  
Primage, Assurance und Hamburger Platz-  
und Expeditions-Kosten (für ein Faß von netto  
2000  $\mathcal{L}$  zusammen Vco.  $\mathcal{L}$  20. 10  $\beta$ ) be-  
laufen sich pr. 100  $\mathcal{L}$  auf circa . . . . . „ 1. — „

Der reine Vortheil des Holländischen Fabrikanten über den  
Hamburger ist also Vco.  $\mathcal{L}$  2. 14  $\beta$  pr. 100  $\mathcal{L}$ , oder Grot 92 pr.  
100  $\mathcal{L}$  oder circa  $\frac{12}{16}$  Grot pr.  $\mathcal{L}$ .

Früher, wo Holländische Lumpen-Zuckern bei ihrer Einfuhr  
in den Zoll-Verein  $\mathfrak{z}$  11 pr. Ctr. Zoll bezahlen mußten, war diese  
von Holland seinen Fabrikanten bewilligte Prämie für uns nicht  
so drückend wie jetzt. Denn der Zucker-Raffinadeur im Inlande  
konnte trotz des Vortheils, welchen Holland's Fabrikanten durch  
die Prämie genossen, vermöge des hohen Vereins-Zolls auf Lumpen,  
immer noch Lumpen aus rohen Zuckern mit Nutzen fabriciren,  
und blieb uns daher als Abnehmer unseres rohen Zuckers tren. \*)  
Der Holländische Tractat verringert nun aber den Einfuhrzoll in  
den Vereins-Staaten von  $\mathfrak{z}$  11 auf  $\mathfrak{z}$  5  $\frac{1}{2}$  pr. Ctr., und be-  
gründet dadurch ein ganz anderes Verhältniß, als das seitherige.

Der Fabrikant im Zoll-Verein sieht sich jetzt nämlich außer  
Stand gesetzt, Lumpen aus rohen Zuckern so billig herzustellen,  
wie sie ihm von Holland geliefert werden. Weit besser steht er  
sich also nunmehr, wenn er von Holland Lumpen bezieht, und  
weiter raffinirt, als wenn er sich von Hamburg mit rohen Zuckern  
zu Preisen versorgt, welche mit denen anderer Märkte quadriren,  
und aus diesen rohen Zuckern sich selbst Lumpen erzeugt.

Der Handel, welcher gar bald, wie möchten sagen instinct-  
mäßig, die besten Wege ausfindet, hat auch in dem vorliegenden

\*) In der That eine seltsame Stellung! Wir selbst müssen eine  
Erhöhung des inländischen Zolls auf unser eigenes Fabrikat  
wünschen, um nur in roher Waare mit dem Auslande concu-  
riren zu können!

Fälle diese Eigenschaft bewährt. — Sicherem Vernehmen nach hat allein ein Amsterdamer Fabrikant kürzlich Aufträge auf 6 bis 8,000,000  $\mathcal{B}$  Lumpen-Zucker von Berliner Fabrikanten erhalten, und dies oben drein mit der Vorschrift, daß die Waare nicht über Hamburg, sondern über Stettin befördert werden solle. Diese 6 bis 8,000,000  $\mathcal{B}$  Lumpen-Zucker repräsentiren ein Quantum von circa 12,000,000  $\mathcal{B}$  braunen Brasil-Zucker, und sehr wahrscheinlich würden selbige ohne den Zoll-Vertrag von hier bezogen worden sein. Nehmen wir unsere jährliche Einfuhr in Zuckern zu 80 bis 100,000,000  $\mathcal{B}$  an, so entgeht uns durch dieses einzelne Geschäft allein der Absatz von circa  $\frac{1}{4}$  à  $\frac{1}{2}$  unserer Einfuhr, oder nach dem Werthe gerechnet, zu 5 Grot und 83 pCt., Rab. Vco.  $\mathcal{F}$  1,725,466. \*)

Nicht zu hoch wird es veranschlagt sein, wenn wir, vorausgesetzt, daß jene 12,000,000  $\mathcal{B}$  Consignationen gewesen, den Verdienst an Lagermiethe, Feuerasscuranz, Arbeitslohn, Asscuranz-Prämie, Eingangs-Zoll, Courtage und Commission auf Vco.  $\mathcal{F}$  97,000 berechnen, welche uns, die Fracht gar noch nicht einmal inbegriffen, ebenfalls entgehen, und dagegen Holland zufließen.

Es stellt sich nach dem Abschlusse des Holl. Tractats in der That immer mehr heraus, daß der, unseren Roh-Zucker-Importen in ihrer seitherigen Ausdehnung entsprechende Absatz uns bereits

*) 6,000,000 $\mathcal{B}$ Lumpen à 50 pCt.	
12,000,000 „ Brasil-Zucker à 5 Grot. . . . .	Vco. $\mathcal{F}$ 1,875,000
Rabatt à 108 $\frac{1}{2}$ pCt. . . . .	„ 149,540
	Vco. $\mathcal{F}$ 1,725,460
Prämie à 1 pCt. . . . .	Vco. $\mathcal{F}$ 17,251
Asscuranz-Kosten u. Stempel $\frac{1}{2}$ pCt. „	2,157
8570 Kisten à 3 $\mathcal{F}$ pr. Kiste	
Et. $\mathcal{F}$ 25,710,	
à 125 pCt. . . . .	„ 20,568
Feuer-Asscuranz $\frac{1}{8}$ pCt. . . . .	„ 1,078
Courtage $\frac{1}{2}$ pCt. . . . .	„ 11,380
Zoll $\frac{1}{4}$ pCt. Et. $\mathcal{F}$ 8627, à 125 pCt. „	6,900
Provision 2 pCt. . . . .	„ 34,510
	„ 96,847
	2



entzogen ist, und immer mehr entzogen werden wird. Diesem Mißverhältniß zwischen Absatz und Zufuhr oder Vorrath ist es auch wohl allein zuzuschreiben, daß schon seit einiger Zeit unser Zucker-Markt der niedrigste fast aller Haupt-Märkte war. Die Unternehmer haben dies im Laufe des Jahres an ihren Beziehungen von Havana- und Rio-Zuckern durch herbe Verluste bitter genug empfunden, und mögen auch auf einige andere Zucker-Gattungen, als die hier genannten, periodisch Gewinne realisiert worden sein, so reichen sie doch keinesweges hin, jene Verluste nur entfernt zu decken.

Das Uebel kann sich bei Beibehaltung unserer gegenwärtigen Lage lediglich durch eine für uns höchst niederschlagende Verringerung unserer Zufuhr heben. \*) Ja, unser Zustand ist der Art, daß selbst eine Zurücknahme der Königl. Preussischen Cabinets-Ordre vom 10. April 1839, welche uns Holland in dem Einfuhrzolle von Lumpen vorläufig gleichstellt, denselben nicht einmal zu verschlimmern vermag. Wahrlich, die bedenklichsten Aussichten eröffnen sich uns!

Kein erfreulicheres Bild wird uns von verschiedenen anderen Branchen geboten. — In Tabacken z. B. hat sich unsere Importation im Jahre 1838 um circa 3,000,000 B gegen 1837, in roher Baumwolle um 14,000 Ballen verringert.

Hätte es dem Herrn Verf. doch gefallen, uns zu belehren, in wie fern so viele Rückschritte wirklich von unserer aufgeklärten Ueberzeugung als wünschenswerth erkannt worden wären, wir hätten dann vielleicht mit ihm einstimmen können, daß die Zölle Ergebnis der Letzteren seien. In unserer jetzigen Unwissenheit ist uns das aber unmöglich. Zölle sind fast in allen Staaten immer mehr zum Mittel geworden, Handel und Industrie zu schützen. Man ändert sie, je nachdem der eine oder der andere Zweig des Handels und der Gewerbe es erfordert. Welche Zoll-Maafregeln haben wir denn zur Begünstigung des Handels,

---

\*) Von Havana sollen bereits in diesem Jahre bis zum 3. August circa 50,000 Kisten weniger nach Hamburg und Bremen ausgeführt worden sein, als gleichzeitig im vorigen Jahre,

der Industrie, der Rhederei angewandt? Nur eine Aenderung ist früher in unseren Zöllen von uns getroffen worden, und zwar hauptsächlich zu dem Zwecke, die Waaren-Läger wieder hierher zu ziehen, welche Hamburger Häuser zur Ersparung des Zolles in Altona hielten, wodurch, in natürlicher Folge, dem Staate die Zoll-Einnahme verloren ging, und Miethe und Werth der Speicher in Hamburg bedeutend fielen: also zum Schutze des Fiskus und der Speicher-Eigenthümer. Dagegen haben wir ruhig dem Verfall der Zuckersiedereien, der Tabackfabriken und anderer Branchen, dem Verfall mancher Handelszweige, dem der Rhederei zugesehen, ohne dem Drucke, der auf ihnen lastete, durch irgend einen Zoll-Schutz entgegenzuarbeiten. Was ist z. B. geschehen, um uns hinsichtlich der Zoll-Verhältnisse mit dem Inlande auf einen entsprechenden Fuß zu stellen? Nichts, gar nichts! Auf der einen Seite trat man stets mit der Bemerkung entgegen, Hamburg ist keine Fabrikstadt, Hamburg ist eine Handelsstadt. Als ob man willkürlich ohne alle Nachtheile das, was in seinen Verhältnissen so innig verwebt ist, von einander trennen, als ob man die zarten Fasern, welche Handel und Industrie so innig mit einander verbinden, zerreißen könnte, ohne zugleich den Lebenskeim beider zu beschädigen! Auf der andern Seite fand man Entschuldigung in unserer Lage, die die Gewährung eines Schutzes durch Zölle unmöglich mache. Die Isolirung, in welcher wir uns befinden, welche wir aber keinesweges als zweckmäßig anerkennen können, berücksichtigt, stimmen wir ganz mit dieser Entschuldigung überein. Nur behaupte man aber nicht, wie der Verf. es thut, daß die Zölle, welche in unserer falschen Stellung lediglich durch die Nothwendigkeit bedingt wurden: „das einfache Resultat „einer über ihre Bestimmung und ihre wahren Interessen mehr „und mehr aufgeklärten Ueberzeugung sind.“ Wer möchte diese Behauptung auch wohl im Ernste aussprechen?

Wir gehen nun zu den Tractaten über, welche der Verfasser ebenfalls als Früchte unserer aufgeklärten Ueberzeugung, als wünschenswerthe und nothwendige Resultate derselben schildert, und wollen zunächst unsern Tractat mit England in Beziehung auf des Verf. Aeußerung in § 3 und 4 etwas näher untersuchen.



Der Art. 1 des Tractats stipulirt für die gegenseitigen Schiffe in den gegenseitigen Häfen Gleichheit der Hafen-Kosten, mit denen welche die Bürger des betreffenden Staats zu zahlen haben.

Der Art. 2 stellt für alle Güter, ob Erzeugnisse der Territorien der freien Hansestädte, oder irgend eines anderen Landes, welche gesetzmäßig (legally) von einem der Häfen der genannten Republiken in das vereinigte Königreich von Großbritannien und Irland in Englischen Schiffen eingeführt werden dürfen, auf gleiche Weise die Einfuhr auch in Hanseatischen Fahrzeugen frei, und eben so befugt dieser Artikel die Hanseatischen Schiffe, alle Güter, ob Erzeugnisse irgend eines Dominiums Ihrer Britanischen Majestät, oder irgend eines anderen Landes, welche, in Britischen Schiffen gesetzmäßig (legally) aus den Häfen des vereinigten Königreichs Groß-Britanien und Irland ausgeführt werden dürfen, auf gleiche Weise aus den genannten Häfen ebenfalls zu exportiren. Gleiche Begünstigungen, wie den Hanseatischen Fahrzeugen in Bezug auf England, giebt dieser Artikel dann für die Britischen Fahrzeuge in Betreff der Hanseatischen Republiken.

Art. 3 und 4 bestimmen für die in Britischen oder Hanseatischen Schiffen importirten oder exportirten Erzeugnisse Gleichheit der Rechte, der Bounties, Rückzölle und Verwilligungen mit denjenigen, welche die Bürger des betreffenden Staates zu zahlen haben oder genießen.

Art. 5 stipulirt, daß jedes Schiff, welches in irgend einem Hafen der besagten Republiken gebaut worden, und ausschließlich einem Bürger oder Bürgern derselben gehört, von welchem ferner der Capitain ebenfalls Bürger einer der Hanseatischen Republiken ist, und wenigstens drei Viertheile der Mannschaft Unterthanen eines Deutschen Bundes-Staates sind, als ein Hanseatisches betrachtet werden soll.

Art. 6 bestimmt, daß jedes Hanseatische Schiff, welches von einer der drei Hansestädte nach England kommt, und seine Ladung, sofern sie Hanseatisches Eigenthum ist, so angesehen werden sollen, als ob es von seiner Heimath komme;

daß dagegen aber jedes Britische Schiff, das direct oder nach einander folgend (in succession) nach den Häfen von

Lübeck, Bremen oder Hamburg handelt, und dessen Ladung auf den nämlichen Fuß gestellt werden soll, wie Hanseatische Fahrzeuge und deren Ladung auf der nämlichen Reise.

Die Art. 7, 8, 9 und 10 sind hier von keiner weiteren Bedeutung.

Bei oberflächlicher Durchsicht dieses Tractats, und ohne nähere Untersuchung des so geschickt eingeflochtenen Wörtchens „legally“, wird sich der Hansestädter mit dem Herrn Prof. W. gewiß sehr geschmeichelt fühlen, einen anscheinend so ehrenvollen, durchaus auf Reciprocität beruhenden Vertrag mit dem ersten Handelsvolke der Welt erlangt zu haben. Aber eine gründliche Prüfung des Tractates heilt uns die ganze, umfassende Bedeutung des eingefügten, allerdings unscheinbaren Wörtchens nur zu bald auf, und zerstört damit die beglückende Illusion, die uns umgab. Die Bedeutung dieses Wortes hat uns die Schrift: „Für die Ausbreitung des Deutschen Zoll-Vereins bis zur Seeegränze etc.“ (Hamburg, 1838), sehr faßlich auseinandergesetzt; wir erlauben uns daher, die betreffende Stelle hier zum Theil wörtlich abdrucken zu lassen. — Es heißt in jener Schrift:

„England's Gesetzgebung, in Bezug auf Schifffahrt und „Handel, liegen folgende Principien zum Grunde:

„Art. 1. Die hauptsächlichsten Producte Europa's sind zum „Consumo in England nur in Engl. Schiffen, oder in Schiffen „des Landes, welches die Producte erzeugt, oder endlich in Schiffen „des Landes, welches sie exportirt, zulässig.“<sup>\*)</sup>

„Art. 2. Außereuropäische Producte, von Europa eingeführt, „sind zum Consumo in England nicht zulässig.

„Art. 3. Außereuropäische Producte, in nicht Englischen „Schiffen in England eingeführt, sind zum Consumo nicht zulässig, „ausgenommen die Schiffe des Landes, welches sie producirt und „exportirt.

---

\*) „Es ist einverständene Sache, daß, wenn von einem Verbote der „Einfuhr in England die Rede ist, solches sich nur auf die zum „Consumo des Landes zulässige Einfuhr bezieht, auch ohne daß „dies jedes Mal ausdrücklich wiederholt wird.“



„Art. 4. Der Küstenhandel England's, so wie derjenige von England nach seinen Colonien und zwischen denselben, ist nur in Englischen Schiffen erlaubt.

„Art. 5. Die Waaren-Einfuhr in Britische Colonien in Nicht-Englischen Schiffen ist untersagt, ausgenommen die Schiffe des Landes, welches die Waaren producirt und exportirt.

„Demnach treten nun folgende Verhältnisse ein:

„I. Ein Hanseatisches Schiff, welches sich, sei es nun im Mittelmeer, in Rußland oder in sonstigen fremden Häfen Europa's befindet, ist von der Annahme einer Fracht auf England ausgeschlossen, während ein Englisches Schiff in denselben Häfen von der Concurrenz mit einem Deutschen Schiffe, für eine Fracht nach Deutschland nicht ausgeschlossen ist.

„II. Ein Deutsches Schiff, welches sich, angenommen, in Amerika befindet, ist von der Annahme einer Fracht auf England ausgeschlossen, \*) während ein Englisches Schiff eben daselbst für eine Fracht nach Deutschland mit dem Deutschen Schiffe concurrirt.

„III. Deutschen Schiffen ist der Küstenhandel England's untersagt, so daß ein Deutsches Schiff, welches sich, angenommen, in London befindet, und Kohlen in Newcastle laden will, die sich etwa in London für jenen Platz vorfindenden Güter nicht mitnehmen darf und in Ballast dahin versiegeln muß, während es einem Englischen Schiffe, angenommen, in Königsberg befindlich, und etwa für eine weitere Reise nach Hamburg aus verfrachtet,

---

\*) Der große Nachtheil dieser Bestimmung wird durch die gegenwärtig von Nordamerika nach England Statt findenden enormen Mehl-Versendungen bestätigt. Am 24. August schreibt man von New-York: „Es sind große Ordres zum Einkauf von Mehl für England eingegangen. Hier sind diese Ordres bis zu 20,000 Barrels bereits ausgeführt, in den südlichen Gegenden aber in weit größerem Maße; mit dem Dampfschiffe Liverpool gehen 10,000 Barrels ab.“ Stünde es nur unseren Schiffen frei, Theil an dem Transporte zu nehmen, so bräuchten sie nicht mit 1500 bis 2000 Pfaltern ganzer Fracht von New-York zurückzukehren, sondern fänden gute Verwendung für England.

„gestattet ist, die sich für letzteren Hafen vorfindenden Güter zu führen.

„IV. Befindet sich auf einem Deutschen Markte ein Ueberfluß an Außereuropäischen Producten, und wäre an diesen auch ein Mangel in England, so ist den Eignern der Ausweg nach letzterem Lande dennoch verschlossen, während im umgekehrten Falle die Deutschen Märkte den Engländern offen stehen. Indirecte ist zugleich dieser Artikel ebenfalls die Schifffahrt England's begünstigend, indem derselben der Transport sämtlicher, für das Bedürfnis England's erforderlichen Außereuropäischen Producte gesichert wird.“ Und wir fügen noch hinzu:

„V. Hanseatische Schiffe dürfen von keinem fremden Lande Ladungen nach den Britischen Colonien bringen.“ Wenn also ein Hanseatisches Fahrzeug gute Fracht in Nord-Amerika nach Jamaica fände, so ist es ihm untersagt, Nutzen davon zu ziehen. Ja, die Sache geht noch weiter: Wenn nämlich ein Hamburger Schiff in einem Englischen Hafen Steinkohlen einladet, um mit denselben nicht nach Hamburg, sondern nach einem fremden Hafen zu versiegeln, so muß einAusgangs-Zoll von 4 Sh. Sterl. pr. Ton entrichtet werden, während Kohlen, in Englischen Schiffen exportirt, ganz zollfrei sind, oder doch nur einen unbedeutenden Zoll geben. Der Einkaufs-Preis der Steinkohlen, auf welche jene 4 Sh. Sterl. pr. Ton Zoll zu zahlen sind, ist etwa 10 Sh. Sterl. pr. Ton!

So legt uns denn das kleine Wörtchen „legally“ Fesseln an, welche den Nutzen, der für uns aus dem Tractate bei wirklich liberaler Abfassung hervorgehen müßte, in hohem Grade beschränken, und welche veranlassen, daß unsere Schiffe oft an und für sich gute Frachten von hier nach England ausschlagen, weil sie von England aus wegen der vielen Beschränkungen äußerst selten entsprechende Verwendung nach anderen Häfen, als dem heimischen finden.

Den obigen Daten fügt die eben erwähnte Schrift noch die nachstehenden Bemerkungen hinzu:

„Außer diesen allgemeinen Bestimmungen finden wir in England's Tarif folgende Bestimmungen:



„Thran, das Product von Seethieren, von nicht Engländern gefangen, zählt 26 Pf. Sterl. 12 Schill. pr. Ton Zoll, dergleichen von Engländern gefangen 1 Schill. pr. Ton.

„Dieser Artikel dient zur Sicherstellung der Engl. Fischerei vor der Concurrenz des Auslandes, ein Schutz, welcher der Deutschen Fischerei mangelt, und diesen Industriezweig in Folge dessen fast ganz von uns verschleucht hat. — Wie kann der Deutsche concurriren, der für seinen Fang nur einen, und zwar den heimischen, allen übrigen Nationen gleich offenen Markt hat, während dem Engländer, dem Franzosen, dem Holländer u. s. w. respective ihre eigenen und außerdem der Deutsche Markt offen steht. — Welche Massen Schottischer und Holländischer Heringe jährlich allein in Hamburg eingeführt werden, ist jedem Kaufmanne bekannt. Warum soll der Deutsche auf diesen Industriezweig verzichten? Warum soll der Deutsche beim Wallfischfang ungünstiger gestellt sein, als der Engländer? Letzterer belastet fremden Thran mit einem dem Verbote gleichkommenden Zoll, während er den von seinen Landsleuten gefangenen frei hereinläßt. Der Deutsche ist Kosmopolit, ihm ist es gleich, wer den Thran fang.“

Wahrlich, man muß es bekennen, England hat seinen Vortheil so gut verstanden, daß es uns in dem hochgerühmten Tractat kaum etwas mehr, als die Brosamen von seiner reichgedeckten Tafel gewährt hat. Man wird daher auch mit uns der Ansicht sein, daß es die ernsteste Rüge verdient, wenn der Verf. in § 4 über die Mängel unseres Tractats mit England so oberflächlich hinwegschlüpft, und, statt sie gründlich zu beleuchten, bloß der Gleichstellung in den Schiffahrts-Abgaben erwähnt.

Was nun die Bemerkung des Verf. anbetrifft (S. 15): „Es ist nicht ganz ohne Bedeutung, daß die Hanseatische Flagge ermächtigt ist, verdächtige Schiffe unter Britischer oder Französischer Flagge anzuhalten, zu untersuchen und im Betretungsfall aufzubringen;“ so erscheint uns dieses Durchsuchungs-Recht ungefähr wie der Titel „König von Frankreich,“ welchen die Englischen Könige noch lange nachher ansprachen, als schon Frankreich gänzlich für sie verloren war, und den König Georg IV.

daher auch wohlweislich von selbst aufgab. Denn welchen Nutzen können die Hanseatischen Republiken wohl aus demselben ziehen, sie, die keine Marine besitzen, und schwerlich je wieder zu einer Marine gelangen werden? Den Führern Hanseatischer Fahrzeuge wird es bei ihrer nothdürftigen Bewaffnung nie einfallen, dieses Recht auszuüben. Es bleibt also, wie gesagt, nichts weiter, als ein, wenn auch rechtlich begründetes, doch wirkungsloses und durchaus nutzloses Privilegium, von dem man nie Gebrauch machen wird, weil man es nicht vermag. — Indes nützt es nicht, so schadet es auch nicht. In diesem Sinne mag die Bestimmung auf sich beruhen bleiben; nur aber sollte unser Verf. nicht Berge in Bewegung setzen, um sie Mäuse gebären zu lassen.

Und noch anschaulicher werden uns die Mängel unserer tractatlichen Verhältnisse, wenn wir dem Verf. in der Erörterung der andern Handels-Verträge nur einigermaßen folgen.

Dem vom Verf. erwähnten Brasilischen Vertrage räumen wir gern das Verdienst ein, große Vortheile für Hamburg bewirkt zu haben, und beklagen es wahrlich so wenig, wenn er unserer Staatschätze ein Erkleckliches gekostet, daß wir vielmehr wünschten, Hamburg hätte manche Ausgaben zu so nützlichen Zwecken in seinen Budgets aufzuweisen. Zwar haben unmittelbar nach uns auch die meisten andern Staaten gleiche Vergünstigungen in Brasilien erlangt; wir wollen uns indes immer schon gern zufrieden geben, wenn man uns nur überall gleiche Concurrenz (aber nicht im einseitigen, sondern im wirklichen, umfassenden Sinne des Worts) einräumt. Dem Vernehmen nach hat man uns Brasilischer Seits den Tractat bereits am Schlusse vorigen Jahres gekündigt. Da nun Brasilien beabsichtigt, durch Differenz-Bölle der eigenen Rhederei, worauf es seit einiger Zeit sein Augenmerk richtet, Schutz zu gewähren, demnach auch die Tractate mit andern Staaten zu kündigen, sobald sie ablaufen: so möchten wir uns von den neuen Unterhandlungen, welche nach dem Verf. eingeleitet sein sollen, schwerlich ein günstiges Resultat versprechen dürfen, wollen wir uns anders nicht abermals selbst täuschen. — Wir haben also zu erwarten, daß wir mit Brasilien auf ganz gleichen Fuß kommen werden, wie mit Portugal, Spa-



nien, Frankreich, Belgien, Holland 2c., d. h., daß man dem Import in Hamburger Schiffen im Verhältniß zu den Zöllen, welche Importen in National-Schiffen zu entrichten haben, so bedeutende Eingangsrechte anferlegen wird, daß die Hamburger Rhederei als ausgeschlossen angesehen werden muß. Werse man uns hier nicht ein, gleiches Loos werden alle andere Flaggen mit uns theilen. Grade darin liegt das Unhaltbare unserer sogenannten Handelsfreiheit und unserer Lage, daß in allen civilisirten See-Staaten die einheimische Rhederei durch Differenz-Zölle oder Repressalien gegen alle diejenigen Staaten geschützt wird, welche nicht durch Tractate Reciprocitäten gewähren; daß aber unsere Rhederei in gleichen Fällen alles Schutzes beraubt ist, weil wir auf unserem Markte jedem Fremden ohne Ausnahme fast mehr Vergünstigungen einräumen, als dem Einheimischen selbst.

Der Tractats-Versuche mit Mexico hätte der Verf. besser gar nicht erwähnt. Sie liefern ein trauriges Zeugniß unserer Unthätigkeit und Schwäche. Denn welcher Staat würde es nicht als eine Geringschätzung erster Art ansehen, wenn einem gehörig abgeschlossenen Tractate 6 bis 7 Jahre lang die Ratification verweigert würde? Oder tragen wir hier vielleicht die Schuld, daß die Vollmacht des Herrn Gorrostiza, die er, nach dem Verf., überschritten, beim Abschluß nicht gehörig von uns untersucht worden?

Rechnen wir nun noch zu dem mangelhaften Tractate mit England die allerdings mehr auf Reciprocität begründeten mit Preußen, Columbia, Nordamerika und den mit der Türkei, so hätten wir so ziemlich den Umfang bezeichnet, innerhalb dessen wir unserer kaufmännischen Wirksamkeit und unserer Rhederei Schutz verschafft haben. Leider müssen wir uns gestehen, daß dies sowohl im Allgemeinen für Deutschland, wie auch besonders für unseren Handel und unsere Rhederei sehr, sehr wenig ist. Die Englischen Colonien, ja selbst das Mutterland, sind uns für indirecte Importen verschlossen, und für indirecte Exporten sind wir so belästet, daß sie für uns so gut wie prohibirt erscheinen; von den übrigen, commercieell sehr bedeutenden, Ländern, mit welchen wir nicht in Tractaten stehen, z. B. Holland, Frankreich, Spa-

nien, \*) Portugal ic., so wie von den ihnen angehörenden Colonien, sind wir entweder ganz excludirt, oder auf's höchste beeinträchtigt. So gelangen wir denn auch hier zu der oben bereits hinsichtlich der Zölle gewonnenen Ueberzeugung, daß auch unsere Tractate keinesweges das Ergebniß einer über ihre wahren Interessen und

\*) Spanien hat nach Verschiedenheit der Waaren-Artikel resp. 7—9 pCt. Differenz-Zölle den Waaren auferlegt, welche in das Mutterland und seine Colonien unter Hanseatischer und den übrigen Deutschen und anderen fremden Flaggen importirt werden, so daß dieser Handel nur noch so gut wie ausschließlich in spanischen Fahrzeugen betrieben werden kann. Folgende Facta liefern den Beweis: In den Jahren 1855, 1856 und 1857 führten 50 Spanische Schiffe von hier nach Cuba aus: 15,177 Kisten, 2989 Ballen und 410 Stück Leinen; 15 Hamburger Schiffe dagegen hatten nicht mehr als 255 Kisten und 68 Ballen geladen. — Die Portugiesischen Differenz-Zölle sind so hoch, daß wir Deutschen aus der Schifffahrt nach Portugal total verdrängt worden sind, und dieser Umstand zieht außerdem auch für unsere Fahrt nach Brasilien die nachtheiligsten Folgen nach sich. Denn statt daß wir früher für Deutsche Flaggen oft von hier nach Portugal ganz entsprechende Frachten fanden, und dann von Portugal mit Salz oder guten Weinfrachten nach Brasilien versegelten, müssen wir jetzt meist in Ballast nach Portugal gehen. Ein solcher Uebelstand muß bei der zunehmenden Concurrenz und den dadurch heruntergedrückten Frachten nur um so schwerer auf uns lasten. In Holland und seinen Dependencien sind wir zwar besser gestellt, denn unsere Schiffe können unter Umständen doch noch mit einigem Vortheil nach Batavia gehen; nichts desto weniger aber sind wir in manchen Beziehungen bedeutend ungünstiger daran, als die Holländischen Fahrzeuge. — Ein Blick in den Französischen Tarif wird uns bald von den zum Theil enormen Differenz-Zöllen überzeugen, denen wir in Frankreich unterliegen. In Betreff eines der Haupt-Artikel, Zuckern, setzt ein neues Decret fest: Daß von rohen, nicht weißen Zuckern in Französischen Schiffen 55 bis 70 Fr. 100 Kilo., in fremden Schiffen 75 Fr. pr. 100 Kilo., von weißen Zuckern in Französischen Schiffen 45 bis 80 Fr., in fremden Schiffen 95 Fr. pr. 100 Kilo. bezahlt werden sollen, was also für fremde Schiffe einer Prohibition gleich kommt. Und diesen wenigen Beispielen könnten wir noch mehrere hinzufügen.



ihre Bestimmung mehr und mehr aufgeklärten Ueberzeugung sind, sondern daß wir genommen haben, was sich uns in unserer keinesweges richtigen Stellung darbot.

Zugleich aber liefert uns diese Kritik der Hanseatischen Thätigkeit ein ganz anderes Resultat, als der Verf. es § 5 schildert. In der That will es uns bedünken, als wenn Hamburg, weit entfernt, im eigenen Interesse zu verfahren, seine eigenen Interessen bedeutend vernachlässigt hätte, indem es seit der Befreiung von dem Französischen Sperr-Systeme mehr als 2 Jahrzehenden verfließen ließ, ohne daß es mit so wichtigen Staaten, wie die oben in dieser Beziehung namhaft gemachten, seine Verhältnisse regulirte; ja ohne daß wir, wollen wir aufrichtig sein, nur wirklich ernstliche und gehörig kräftige Schritte dafür gethan hätten. Wenn daher der Verfasser gewissermaßen triumphirend ausruft: „Das sind die Früchte unserer Thätigkeit!“ so wird man wahrlich stark versucht, eine bittere Ironie in diesem Ausdrucke zu ahnen, will man anders nicht annehmen, daß derselbe sehr genügsam sei. Denn Niemand, der sich nur einigermaßen gründlich mit dem Getriebe des Hamburger Handels bekannt gemacht hat (und von dem Verfasser, da er sogar für ein Conversations-Lexicon schrieb, hätte man dieses doch mit Recht voraussetzen dürfen), wird und kann es in Abrede stellen, daß die hier besprochenen Mängel vielleicht noch mehr, als die oben erörterten innern Verhältnisse, verbunden mit unserer gänzlichen Rücksichtslosigkeit in Betreff der fortschreitenden Ausbildung der Verhältnisse anderer Staaten, äußerst schwer auf unserem Handel und unserer Industrie lasten, und daß ein solcher Zustand besonders auch die Hamburgische Rhederei, trotz aller Anstrengungen der Individuen, auf einem, Hamburg so wenig würdigen, Standpunkte zurückhalten mußte. Ueber diesen Standpunkt der Rhederei werden folgende Mittheilungen eine, vielleicht nicht ganz uninteressante, Aufklärung geben. Circa 2200 Schiffe laufen jährlich in unseren Hafen ein; wir importiren allein circa 100,000,000  $\text{R}$  Zucker, circa 50,000,000  $\text{R}$  Caffee, circa 7,000,000  $\text{R}$  Taback, circa 40 bis 50,000 Ballen Baumwolle, circa 8,000,000  $\text{R}$  Reis, circa 5,000,000  $\text{R}$  Farbholzger und außerdem noch mehrere andere

Artikel, und unsere Rhederei umfaßt nicht mehr, als circa 13,000 Last, oder — die Last zu 6000  $\mathcal{B}$  gerechnet — nicht mehr Räume, als für 78,000,000  $\mathcal{B}$  schweres Gut, was im Verhältniß unserer Importen für leichtes und schweres Gut sich auf circa 65,000,000  $\mathcal{B}$  durchschnittlich reducirt!!! \*) Schwerlich dürften wir in unseren eigenen Schiffen mehr als einen zehnten Theil unseres Handels betreiben!!!

Es ist hier überhaupt wohl nicht am unrechten Orte, es zu rügen, daß der Verf. den Zweig der Rhederei fast gänzlich mit Stillschweigen übergangen hat, und diese Rüge zugleich mit einer kurzen Darlegung der großen Wichtigkeit dieses Zweiges unserer Thätigkeit zu begleiten. — Ein Schiff von circa 150 Commerz Lasten, wird fertig in See hier in Hamburg auf circa  $\mathcal{B}$ co.  $\mathcal{R}$  70 à 80,000 zu stehen kommen. Davon rechnen wir für den Rumpf, mit Masten und incl. Arbeitslohn und Kupfer circa  $\mathcal{B}$ co.  $\mathcal{R}$  35 à 40,000, und für Takelage, Segel, Ketten, Anker und sonstiges Zubehör, Assurance-Prämien, Volkshauer und Proviant ebenfalls circa  $\mathcal{B}$ co.  $\mathcal{R}$  35 bis 40,000. Wenden wir dieses Verhältniß auf unsere circa 13,000 Last an, so beträgt unsere Rhederei, angenommen, daß sämtliche Schiffe hier gebauet wären, trotz ihrer Beschränktheit ein Capital von circa  $\mathcal{B}$ co.  $\mathcal{R}$  6,500,000: ein Capital, das den hiesigen Zimmerleuten, Reepschlägern, Schmieden, Segelmachern, Tischlern, den Assuradeurs, den Ships-Handlern, Proviant-Handlern, den Seeleuten\*\*), den Holzhändlern und manchem Zweige der Industrie aus den Cassen der Rheeder zufließt, und ihnen allen vermehrte Arbeit und einen sichern Gewinn liefert. Mit dieser ersten Auslage sind die günstigen Folgen aber noch nicht erschöpft, denn mit jeder Reise kehren die Auslagen für Proviantirung, für Gage, für Assurance wieder; häufig treten größere oder kleinere

\*) Allein die Herren Hoboke und Comp. in Rotterdam und deren Mitrheder sollen in ihren Schiffen ein ganz gleiches Quantum an Tonnengehalt besitzen, wie alle Rheeder Hamburg's zusammen-genommen.

\*\*) Wir dürfen annehmen, daß unsere Rhederei, trotz ihrem beschränkten Zustande, gegenwärtig 1200 bis 1500 Seeleute beschäftigt.



Reparaturen ein, und alles dieses kommt wieder verschiedenen andern Geschäftszweigen zu Gute. Auch der Staat geht nicht leer dabei aus, da mit jeder Reise, und wenn ein Schiff zehnmal im Jahre in unsern Hafen einlief, Schiffs-Zoll erlegt werden muß. — Das sind die directen Vortheile, welche eine eigene Rhederei schafft, die aber zum größern Theile nur in höchst geringem Grade von fremder Schifffahrt zu ziehen sind. Denn zuvörderst fällt bei dieser die erste Capital-Anlage ganz für uns aus, und demnächst sucht jeder Rheder sein Schiff so auszurüsten, daß der Capitain außer Landes keine Anschaffungen zu machen braucht; es sei denn, daß zufällig der eine oder andere Artikel außer Landes billiger einzukaufen wäre, als daheim.

Werfen wir nun einen Blick auf die Einwirkungen, welche eine gut geregelte Rhederei auf den Handel im Allgemeinen auch indirect ausübt, und wir werden uns immer mehr von der großen Wichtigkeit dieser Branche überzeugen.

Schon Büsch sagt, daß eine große Rhederei einen großen Handels-Verkehr nach sich ziehe, und umgekehrt. Facta beweisen indeß mehr als Sentenzen auch der größten Gelehrten; halten wir uns daher auch an erstere. Als in früheren Zeiten unser Handel nach Spanien und dessen Colonien noch in deutschen Schiffen betrieben wurde, ereignete es sich selten, daß nicht der Rheder seinem nach Havana bestimmten Schiffe in Erzeugnissen des deutschen Bodens oder der deutschen Industrie eine Consignation an seinen Geschäftsfreund zum Belauf von 10,000 bis 20,000 £ und mehr mitgab. Theils mußte er dieses thun, um seinem Havaneser Geschäftsfreunde die Aufnahme des Schiffs angenehm zu machen, und sich dessen Fürsorge für eine gute Rückfracht zu sichern; theils geschah es, um für die vom Rheder gewöhnlich zu liefernden Unterlagen im Schiffe auf die vortheilhafteste Weise die Gelder hinüber zu legen. Die Unternehmungen waren indeß für den Handel nicht allein dem Betrage nach von Wichtigkeit, sondern, was eben so wesentlich ist, auch dadurch, daß die Betriebsamkeit so vieler Geschäfts-Leute die Aufmerksamkeit derselben auf den wirklichen Zustand des fremden Landes lenkte. In einem weiten Kreise erhielt sich das Bestreben rege, eines Theils unserm Handel neue

Artikel zuzuführen, die sowohl vermehrten directen Gewinn, wie auch vermehrten Fracht=Gewinn abwürfen, andern Theils zur immer größeren Vervollkommenung älterer, bekannter Artikel beizutragen, damit andere Nationen uns hinsichtlich ihrer nicht den Vorrang streitig machten. Durch die eigene Rhederei wurden wir auf solche Weise die Vermittler der inländischen Industrie, die Wächter derselben in fremden Ländern. Auf letztere, wie auf das Inland gewannen wir einen Einfluß, der von um so segensreicheren Folgen war, als uns durch die Thätigkeit unserer Rhederei und durch die daraus hervorgehende Erweiterung unserer auswärtigen Verbindungen auch noch manche andere Geschäfte zufließen, welche wir ohne einen solchen Hebel gänzlich entbehrt haben würden.

Diese und ähnliche Vortheile haben wir mit dem Aufhören unserer directen Fahrt nach Havana, Spanien und Portugal eingebüßt, wir werden sie mehr oder minder mit dem Erlöschen unseres Tractats mit Brasilien opfern, und in den uns abgeschnittenen Ländern sind wir fast noch schlimmer gestellt, denn dort haben wir sie nie genossen. So sehen wir denn den schönen Beruf der Vermittlung zwischen dem Binnenlande und fremden Ländern immer mehr geschmälert; wir sehen dadurch ferner unsern Märkte gute, regelmäßige Käufer (die Rheder) entzogen \*), während doch das Geschäft nur auf den Märkten erblühen kann, auf welchen sich viele und besonders regelmäßige Käufer einsinden, Käufer, deren Unternehmungen sich nicht sowohl auf momentane Speculation, als vielmehr auf einen geregelten Geschäfts=Verkehr begründen; wir sehen dadurch endlich den Verbrauch von Materialien, Proviant, den Verdienst an Hauer, die Vermehrung des Etats unserer Seesente beschränkt und zum Theil verhindert.

\*) Wir dürfen hier mit Recht auch noch darauf hinweisen, daß in Folge der immer mehr eingetretenen fremden Concurrenz gegen deutsche Manufakturwaaren im St. Thomas=Geschäfte, manche der holsteinischen Rheder, welche sich für ihre Unternehmungen früher gewöhnlich in Hamburg assortirten, entweder gar nicht mehr zu diesem Zwecke zu uns kommen können, oder doch ihre Einkäufe wesentlich beschränken müssen.



Aber diese Lage, — die uns nicht einmal überraschen kann, wenn wir hin und wieder selbst von angesehenen Kaufleuten die Behauptung aussprechen hören: „Hamburg bedarf keiner Mhederei, „da hinreichend fremde Schiffe zu uns kommen;“ wenn selbst das Commercium und die übrigen Behörden von gleichen Ansichten auszugehen scheinen, — ist dennoch nicht lediglich Folge unserer Unachtsamkeit und Fahrlässigkeit, so groß solche auch immerhin war und noch ist. Sie ist die Folge einer Schwäche, welche aus unserer Abgeschlossenheit, verbunden mit unserer staatlichen Unbedeutsamkeit, nothwendig erwachsen mußte. Wodurch sollen, wodurch können wir Frankreich, Spanien, Portugal u. mit Nachdruck veranlassen, uns Tractate einzuräumen? wodurch sollen und können wir England zur wirklichen Gleichstellung und Brasilien zur Erneuerung eines Tractats vermögen? Alle diese Länder wissen recht gut, daß wir in unseren jetzigen Verhältnissen ganz außer Stande sind, Zoll-Veränderungen oder gar Prohibitionen, ja selbst nur Retorsionen eintreten zu lassen. Und wollten wir in unserer Beschränktheit ihnen wirklich Differenz-Zölle auflegen, die fremden Mächte würden nur darüber lächeln, und bei unserm dermaligen Zustande durch die Nähe von Altona und anderen Häfen bald das Mittel finden, die scharfe Schneide derselben uns selbst zuzukehren. Wie wir jetzt situiert sind, besitzen wir keine Macht, irgend ein uns zugefügtes Unrecht mit Erfolg zu bekämpfen. Trotz unserer viel gepriesenen, staatlichen Unabhängigkeit sind wir also im höchsten Grade abhängig. — Niemand wird dieses im Ernste eine richtige, eine gesunde Stellung nennen, eine Stellung, welche unser eigenes, oder gar das Interesse des Inlandes förderte, ja auch nur fördern könnte.

Nach dieser kleinen Abweichung kehren wir zu unserm Verf. zurück, und wenden uns zu seiner Aeußerung: „Daß sie (die „Hansestädte) im Interesse des Welthandels verfahren, ist nicht „minder allgemein anerkannt.“ Wir bekennen, daß uns das, was der Herr Verf. unter den Interessen des Welthandels versteht, für den hier päßlichen Sinn keineswegs klar ist. Meint er etwa die Interessen des Englischen, Holländischen, Deutschen Handels, oder meint er diejenigen aller dieser Handel insge-

sammt? Der Deutsche Handel, in sofern wir auch Deutsche Industrie, als in engster Verbindung mit ihm stehend, anerkennen, möchte sich doch einigermaßen dafür bedanken, daß wir allerdings das Thor des Englischen Handels für Deutschland sind? Dergleichen Allgemeinheiten, wie hier das Wort Welthandel, sollte man, wie bereits oben erwähnt, zur bessern Verständlichkeit lieber ganz vermeiden. Mindestens thäte man wohl, sie nie mit so positiven Behauptungen, wie die eben citirte, zu begleiten. Am wenigsten aber sollte man sie durch eigene Inconsequenzen schwächen, wie der Verf. es thut, indem er durch § 7 selbst zugiebt, daß die allgemeine Anerkennung doch eigentlich nicht so allgemein gewesen ist. — Ehrlicher verfährt Herr Dr. Kirchenpauer in seiner uns so eben zu Händen gekommenen Schrift: „Der „Handelstractat vom 21. Januar 1839 etc.,“ in welcher er Seite 59 sagt: „Wir wollen nämlich nicht als unbedingte Lobredner der Hansestädte gelten. Wir sind weit entfernt, zu sagen, oder zu glauben, daß in diesen Städten Alles so bleiben müsse, wie es ist, und Alles geschehen sey, was geschehen könnte; weit entfernt auch, ihnen das, was geschehen ist, zum besondern Ruhme anzurechnen, als hätten sie es aus Deutschem Patriotismus, aus Aufopferung für Deutschland gethan; durchaus nicht: das eigene Interesse war, wie überall, so auch bei ihnen, die Hauptsache. Nur der glückliche Umstand sollte hervorgehoben werden, daß eben dieses Interesse in den Dingen, um die es hier sich handelt, ein gemeinsames war und ist mit dem des gesammten Deutschlands, und daß eben darum Deutschlands Interesse besser von diesen deutschen Städten wahrgenommen wird, als es den Niederlanden möglich ist — deren anderweitige mercantile Größe im Uebrigen Niemand bezweifeln wird, am allerwenigsten wir, die wir sie fürchten.“ — Im Interesse des Welthandels hätte Hamburg agirt, hätte es sich eine Stellung gegeben, durch welche die fremden Staaten gezwungen worden wären, die Beschränkungen, welchen sie den Welthandel unterwerfen, aufzuheben oder wenigstens zu verringern.

Was übrigens die — § 7 — vom Verf. vorgebrachten alten Vorwürfe anbetrifft, so sind solche so umfassend und so ein-



greifend, daß der Verf. schwerlich selbst geglaubt haben kann, sie durch die kurzen, ja leichtfertigen Anmerkungen nur entfernt zu widerlegen. Eines seiner Haupt-Argumente, „der Tractat mit „England,“ spricht in der That eben so sehr gegen, als für ihn. Es ist derselbe, im Grunde betrachtet, nichts als ein reiner Schiff-fahrts-Vertrag \*); (denn für deutsche Producte war England

\*) Dieses ist auch die in der Antwort des Lord Palmerston vom 10. July 1851 auf die Note des Baron Bülow, in Betreff des Preussischen Tractats, ausgesprochene positive Ansicht. Es heisst in dieser Antwort: „Obgleich die Convention von 1824 den „Namen eines Handels-Tractats führt, so ist solche in der That „und dem wahren Sinne nach, doch ein Navigations-Tractat, „der den Handel dieser beiden Länder nur in so fern berührt, „als er die resp. Schiffahrt derselben regulirt.“ Bemerkenswerth und sehr zu beherzigen ist auch für uns die später vorkommende Bemerkung des Lord Palmerston, daß in dem Tractate von 1824 die in beiden Ländern bestehenden Handels- und Schiff-fahrts-Gesetze ausdrücklich und namentlich vor jeder Benachtheiligung durch die darin enthaltenen Stipulationen verwahrt sind; daß der dritte Artikel zwar besagt, daß alle Waaren, welche auch keine Erzeugnisse Preussens sind, und nach britischen Gesetzen in preussischen Schiffen in Großbritannien eingeführt werden können, keinen höheren Zoll bezahlen sollen, als sie, in britischen Schiffen eingeführt, bezahlen würden; daß aber an keiner Stelle der Convention ausgemacht worden ist, daß die britischen Navigationsgesetze zu Gunsten Preussens abgeändert werden sollen, so daß es preussischen Schiffen gestattet werde, die Erzeugnisse von Asien, Afrika und Amerika in Großbritannien einzuführen, welches ihnen vor Unterzeichnung des Tractates gesetzlich nicht erlaubt war.

„Der Tractat,“ sagt Lord Palmerston dann ferner, „beabsichtigte nicht, den Schiffen irgend eines Landes neue Canäle „des Handels oder der Beschäftigung zu öffnen: sein einziger Zweck war, die Schiffahrt der beiden Länder auf den „Fuß gegenseitiger Gleichheit in denen Canälen des Nationalhandels und der Beschäftigung zu stellen, welche die Gesetze „der beiden Länder respective der Schiffahrt eines jeden derselben „eröffnen.“

„Ob es vortheilhaft oder nicht vortheilhaft für beide Länder „ist, daß ihre Navigationsgesetze gleichförmig abgefaßt werden; „ob es zweckmäßig ist, eine Uebereinstimmung derselben einzu-

auch vor Abschluß des Tractats nicht verschlossen) und hat, als solcher, Deutschlands Interesse (wenn wir nämlich Hamburg als Theil Deutschlands annehmen) auf eine sehr mangelhafte Weise vertreten, weil durch diesen Tractat die Englische Schifffahrt bei weitem größere Vortheile in unserem Hafen genießt, als wir in den Englischen.

Und wer kann es ernstlich läugnen, daß die Hansestädte, so lange sie etwas Besonderes vor dem übrigen Deutschland voraus haben wollen, so lange sie nicht erkennen, daß ihr Interesse identisch mit dem Interesse Deutschlands ist, eben so lange für Deutschland ein Hinderniß sein werden, seine Handels-Verhältnisse nach Außen gehörig zu gestalten? Selbst der Holländische Vertrag ist nur ein mangelhaftes Auskunftsmittel für Deutschland, sich unabhängig von dem schädlichen Einflusse der Hansestädte zu machen. Uns hat letzteres durch denselben inzwischen die erfreuliche Stellung als Ausland angewiesen, und wir dürfen uns nicht einmal darüber beklagen, da wir es ja so verlangen.

Der Verf. fährt § 8 fort: „Doch genug und schon zu viel „von diesen Dingen. Der blinde, wenn auch nicht immer übel- „vollende Eifer, der solche Anklagen eingeben konnte, verräth „eine gar zu grobe Unkunde, nicht allein des Hanse- „städtischen, sondern des Handels überhaupt.“

In der That eine etwas sehr egoistische Beschuldigung. Mit aller Achtung für des Verf. Talente und Kenntnisse möchten wir doch in hohem Grade bezweifeln, daß er selbst in den Handel der Hansestädte und in dessen Beziehungen zu dem Aus- und Inlande tief genug eingedrungen ist, um alle von ihm erwähnten Anklagen gegen uns in ihrem vollen Umfange gehörig zu würdi-

---

„führen, indem entweder Großbritannien das preussische System „annehmen, oder Preußen das britische System nachahmen würde: „dies sind Fragen, die ganz getrennt und verschieden von denen „sind, um welche es sich in dem Tractate von 1834 handelt, und „noch niemals hat die britische Regierung eingeräumt, solche zu „einem Gegenstande von Verhandlungen mit irgend einem frem- „den Staate zu machen.“

Hier tritt die Engl. Politik in ihrem wahren Lichte hervor!



gen, geschweige denn um sie gründlich zu widerlegen. Mit aller Achtung für seine Talente und Kenntnisse müssen wir es auch sehr in Zweifel ziehen, daß sein Standpunct hinsichtlich seiner commerciellen Einsichten ihn zu einer Beschuldigung, wie die oben erwähnte, autorisirt. Gene Anklagen gegen die Hansestädte, wenn gleich sie durch Publicisten sehr ins Weite gesponnen sein mögen, beruhen zum Theil auf bitteren Erfahrungen, die manche im Inlande mit Handel und Industrie Beschäftigte haben machen müssen, und die Folgezeit, wann wir erst mit Deutschland in commercieller Hinsicht vereint seyn werden, (was doch nicht ausbleiben kann), wird es zu unserem Nutzen lehren, daß sie keineswegs so unbegründet sind, wie der Verf. mit seiner kurzen Abfertigung sie schildern mögte.

Waren wir bisher in manchen Puncten anderer Meinung, als der Verf., so begegnen wir ihm mit innigem Vergnügen hinsichtlich seiner Ansichten über den gegenwärtigen und zukünftigen Nutzen des Zoll-Vereins auf gleichem Boden. Er spricht sich darüber, S. 19, wie folgt aus: „Ueber den sichtbaren Erfolg für den Wohlstand der Vereinsstaaten giebt es in Deutschland nicht zweierlei Meinungen, wenn auch die Einen den Grund mehr in der Höhe, die Andern (und diese ohne Zweifel richtiger) in der Gemeinsamkeit des Tarifs erblicken.“

„Doch schlagen wir keineswegs den augenblicklichen äußern Wohlstand allein, noch schlagen wir ihn am höchsten an. Wenn uns nicht Alles täuscht, so ruht im Schooße des Vereins jeder bessere Keim von Deutschlands Zukunft. Was die Einheit Deutschlands in der Sphäre des öffentlichen Rechts bedeute, darüber sind die Völker durch trübe Erfahrungen belehrt worden. Durch den Zoll-Verein ist die Einheit Deutschlands zum ersten Male aus der idealen Sphäre in die der materiellen Interessen herabgestiegen.“

Aber auch nur hinsichtlich dieser Ansichten stehen wir auf dem nämlichen Terrain; denn sobald der Verf. zu unseren

Verhältnissen zu den Vereins-Staaten übergeht, scheiden unsere Wege in grade entgegen gesetzter Richtung wieder von einander.

Schon bei der ersten Behauptung, § 9: „Es liegt auf der Hand, daß Hamburg nicht beitreten kann, so lange Altona „außer der Zoll-Linie ist,“ — müssen wir uns zu ganz verschiedener Ansicht bekennen.

Indem wir einen Anschluß Hamburg's an den Zoll-Verein überhaupt als rathlich, ja nur als möglich voraussetzen, gehen wir von dem Gesichtspuncte aus, daß Entrepôts uns gewährt werden, die man sowohl hinsichtlich ihrer Einrichtung, wie auch der Formalitäten, welche mit ihrer Benutzung verbunden sind, auf einen liberalen, dem größern Handel durchaus anpassenden Fuß begründen muß, und daß, was hier übrigens Nebensache ist, der Anschluß sowohl in Betreff des uns zufallenden Steuer-Quotum's wie auch in jeder anderen Rücksicht unter den für Hamburg anpassenden Modalitäten geschehen werde, zu denen wir zunächst zählen, daß uns eine Stimme gebührt bei den ferneren Beschlüssen des Zoll-Vereins.

Durch liberale Entrepôt-Einrichtungen \*) würde nun der Theil Hamburg's, welchen man in die Entrepôt-Linie zöge, im Wesentlichen durchaus in den nämlichen Verhältnissen verbleiben, worin sich jetzt ganz Hamburg befindet, d. h. alle Nationen würden in ihren Schiffen oder zu Lande unbehindert allen und jeden überhaupt erlaubten Artikel einführen und ausführen können. Vielleicht würde man selbst noch im Stande sein, eine Erleichterung gegen unsern jetzigen Zustand eintreten zu lassen, indem man für die Importen und Exporten in und aus dem Deposito eine Verringerung, wenn nicht eine gänzliche Beseitigung unseres jetzigen Zolls zugestände. Bei einer solchen Gestaltung der Dinge können wir denn auch die Berechnung des Herrn Verfassers, Seite 20, wonach im Jahre 1828, als unser Einfuhr-Zoll nicht höher war, als 1½ pCt., dem Hamburger Zoll durch

\*) Wir sprechen hier nur von General-Entrepôts. Auf die große Erleichterung, welche dem Verkehr durch Entrepôts fictifs erwächst, kommen wir unten näher zurück.



Waaren, welche man für Hamburger Rechnung in Altona aufgespeichert hatte, ein Belauf von 7 Millionen Mark Banko entzogen wurden, anstatt sie irgend als Gegenbeweis dienen zu lassen, mit allem Rechte als einen kräftigen Beweis für die Behauptung urgiren, „daß Hamburg recht wohl ohne Altona sich dem Zoll-Vereine anschließen könne.“

Ja es läßt sich darthun, daß Hamburg durch einen Anschluß an den Zoll-Verein ohne Altona seine Interessen nicht nur nicht präjudiciren, sondern selbst fördern würde. Denn dem Hamburgischen Entrepôt würde man die nämlichen Vergünstigungen eines Zoll-Rabatts nicht versagen können, welche den übrigen Freihäfen des Zoll-Vereins, z. B. Stettin, bei Importationen in die Vereins-Staaten gewährt sind. Durch diese Vergünstigungen würden wir dann zu Altona eine ähnliche Stellung gewinnen, wie Holland sie vermöge seiner Ausfuhr-Prämie auf raffin. Zucker auch dann noch hinsichtlich unsrer einnehmen wird, wenn wir, was Manche — und auch unser Verf. — wünschen, dem Zoll-Verein gegenüber Holland durch Tractate ganz gleichgestellt wären. Altona würde sich daher durch eine solche Sachlage keinesweges in Vortheil, wohl aber in großen Nachtheil versetzt sehen. —

Wenn der Verf., für den Fall unseres isolirten Anschlusses, in Altona ein zweites Lönnigen, wie es zur Zeit des französischen Sperr-Systems war, schon im Voraus erblicken will, so möchten wir die Richtigkeit seiner Divination doch in bescheidene Zweifel ziehen. — In der That, der Verf. muß die große Verschiedenheit zwischen dem moralischen Einflusse eines von fremder, nicht geliebter Zwingherrschaft auferlegten Sperr-Systems und eines Zoll-Systems, welches von rein patriotischen Gefühlen und von Ansichten eines rein Deutschen, gemeinsamen Interesses, einer patriotischen Continental-Politik dictirt worden, ganz außer Augen verloren haben. Weit entfernt in der Moral allein einen Schutz gegen Zoll-Defraudation begründen zu wollen, hegen wir unsererseits den Glauben zu dem größeren und besseren Theil des deutschen Volks, daß sein vielgepriesenes Pflichtgefühl hinsichtlich seiner staatlichen Obliegenheiten keineswegs nur im Traume, nur in der Illusion existirt. Und dieser

Glaube wird bald zur Ueberzeugung, wenn wir nur auf uns selbst zurückblicken, und das lange Bestehen unseres eigenen, hauptsächlich auf die Gewissenhaftigkeit der Bürger berechneten, Zoll-Verfahrens betrachten. Aber auch die Vereins-Staaten liefern uns die kräftigsten Stützen für unseren Glauben; denn in ihnen hat bereits der große Gewinn, der allseitig aus dem Zoll-Vereine hervorgeht, dieses Institut zu einem so nationalen gemacht, daß nicht leicht Jemand, der irgend auf Ehre und Ruf hält, seine Hand dem Einschwärzen bieten wird. Ein solcher Zustand muß unerläßlich die Unbestechlichkeit der Zoll-Beamten befördern, wie dies denn auch in den Vereins-Staaten in hohem Grade geschehen ist. — Wo bliebe hier nur eine Aehnlichkeit mit jenen Zuständen, unter denen Tönningen prosperirte? Demungeachtet würde aber, auch nach unserer Ansicht, das Einschwärzen nicht ganz verhindert werden können, was überhaupt an keiner Grenze möglich ist, und dies würde allerdings immer ein Nachtheil bleiben. Sollen wir denn aber auf die großen Lichtseiten, welche die Sache für uns hat, verzichten, um nur auch nicht eine verhältnißmäßig kleine Schattenseite in den Kauf zu bekommen? — So sehr dürften wir Hamburger der Schatten-seiten doch eben noch nicht entwöhnt worden sein, daß wir die allgemein anerkannte Wahrheit des „sub sole nil perfectum“ vergessen haben könnten.

Was wir hier hinsichtlich des Anschlusses Hamburg's an den Zoll-Verein ohne Altona erwähnt haben, gilt in dem nämlichen, ja in noch höherem Grade auch hinsichtlich der übrigen Küstenstädte und Küstenstrecken. Keinesweges erscheint es uns daher auch so problematisch, wie dem Verf., daß diese Küstenstädte und Küstenstrecken einem Anschlusse Hamburg's gleichgültig zusehen würden. Unter den verschiedenen Ländern erlauben wir uns beispielsweise auf Holstein zu verweisen. Ist der Verfasser von den commerciellen Verhältnissen dieses Landes unterrichtet, die er, auffallend genug, so gut wie ganz aus dem Spiel läßt, indem er hauptsächlich nur von dem Agricultur-Interesse spricht: so muß er zugeben, daß für Apennade, Flensburg, Kiel, Altona, selbst für Blankenese, Brunsbüttel und für mehrere andere



Seestädte Holsteins, die Rhederei ein bedeutender Erwerbszweig ist, und zwar gleichzeitig ein um so wichtigerer eben für das vom Verf. allein hervorgehobene Agricultur-Interesse, weil er dazu dient, ein nicht unbedeutendes Quantum der Boden-Erzeugnisse theils durch sich selbst zu absorbiren, theils ihre Ausfuhr zu erweitern. Nach unseren Registern sind im verflossenen Jahre circa 424 Dänische Schiffe hier angekommen (also dürfen wir mit Recht behaupten, daß ein bedeutender Theil der Holsteinischen Rhederei für Hamburg ihre Verwendung findet), und von diesem Theil waren viele Schiffe wiederum im Brasil- und im Westindischen Handel mit Hamburg beschäftigt, dessen Haupt-Artikel: Caffe, Zucker, Baumwolle, Taback &c., größtentheils ihren Abzug nach den Vereins-Staaten haben. Geseht nun, Hamburg schlosse sich dem Verein an, so müßte aus einem solchen Schritte, unserer Ansicht gemäß, ein die Vereins-Flaggen und die befreimdeten Flaggen schützender Schifffahrts-Bund unmittelbar hervorgehen, wenn anders wir und die Staaten des Zoll-Vereins nicht blind gegen das eigene Interesse wären. Mit seinem ganzen Gewichte müßte dieser Flaggen-Bund dann auf den seither im Hamburger Handel verwandten Dänischen Schiffen lasten, und die meisten derselben würden sich bald genöthigt sehen, aus dieser Fahrt auszuschneiden. Schon hierin läge ein moralischer Zwang gegen Holstein, dem es schwerlich widerstehen dürfte. — Erwägen wir überdies die Rückwirkung eines solchen Ereignisses auf den Schiffsbau und auf den Absatz der Boden-Erzeugnisse, und dadurch auf den Wohlstand der Holsteinischen Städte und des Holsteinischen Landes; erwägen wir dagegen die Vortheile, welche Holstein aus dem eigenen Anschlusse entspringen müßten: so möchten wir auch den Beitritt Holstein's, weit entfernt, ihn für unmöglich anzusehen, vielmehr für gar nicht so fern halten, wie der Verf. ihn schildert. Ein Nachtheil, der aus einer Vereinigung Hamburg's mit den Vereins-Staaten zum Vortheile Altona's anfänglich hervorgehen möchte, und den der Verf. gar nicht erwähnt, wäre vielleicht das Uebersiedeln mancher Haushaltungen nach dem, dann in mancher Beziehung billigeren, Altona. Es ließen sich aber leicht hinreichend wirksame

legislative Maaßregeln dafür ergreifen, daß derjenige, der in Hamburg seine Geschäfte treiben will, auch in Hamburg wohne. \*)

Der Verf. behandelt demnächst in § 10 und 11 die Folgen, welche der Anschluß der Hansestädte für Deutschland haben möchte, und kommt zu den negativen Resultaten:

- I. Daß den Vereins=Cassen keine Vermehrung der Einnahme aus unserem Beitritt erwachsen, im Gegentheil obendrein die Küsten=Verwahrung größere Kosten in Anspruch nehmen würde.
- II. Daß unser Anschluß an den Zoll=Verein durchaus zu keiner größeren Wirksamkeit hinsichtlich der Ausfuhr von Erzeugnissen des Zoll=Vereins führen könne.
- III. Daß wir trotz eines Anschlusses nicht mehr für den Abschluß von Tractaten thun könnten, als in unserer jetzigen isolirten Stellung.
- IV. Daß der gehoffte Schutz der National=Flagge gar nicht wünschenswerth sei:
  - a. Weil er die Einführung des zweischneidigen Schwerdtes der Retorsion bedinge.
  - b. Weil auch ohne Navigations=Gesetze die Rhederei blühen könne, was Bremen beweise.
  - c. Weil durch Retorsion nur die Küstenländer lucriren, das Inland aber leiden werde.
- V. Daß — nach Oslander — der Zwischenhandel durch beengende commercielle Maßnahmen leiden müsse, wofür der Verf. noch als Beweis anführt, daß der hohe Schwung des Handels Bremen's und Hamburg's nicht allein der günstigen Lage dieser beiden Häfen, sondern auch der völligen Freiheit, die er daselbst geniest, zuzuschreiben sei. Ja, es wird, nachdem es mit Oslander ausgesprochen worden, daß das Handels=Interesse der Vereins=Staaten im Wesentlichen auf nichts Anderem beruhe, als auf der Gelegenheit, den Ueberfluß der

\*) Und sollte nicht schon die nationale Gesinnung, die der Verf. im zehnten Paragraphen so passend hervorhebt, für genaue Befolgung dieser Maaßregeln Manchen gewinnen?



einheimischen Natur- und Industrie-Producte höchst möglich abzusehen, endlich

- VI. behauptet, Hamburg werde durch den Zoll-Verband in der Affortirung seiner Waaren-Läger beeinträchtigt werden, und es würde als natürliche Folge seine trans-atlantischen Unternehmungen und seinen Zufluß von trans-atlantischen Producten beschränkt sehen.

Wir werden, um diese zum Theil hochwichtigen Punkte zu widerlegen, schon etwas in's Einzelne gehen müssen, erlauben uns aber zuvor, auf eine kürzlich erschienene kleine Schrift: „Hamburg in seinen Verhältnissen zum Zoll-Verein etc.“ zu verweisen, deren Ansichten wir in mancher Beziehung theilen, und woraus wir hin und wieder selbst einige Excerpte machen dürften. Merkwürdig genug widerstreiten die darin aus einer und derselben Supposition (dem Anschluß) gezogenen Consequenzen den von Herrn Prof. Wurm aufgestellten auf geradem Wege.

Was nun den ersten der obigen Punkte, den finanziellen, anbelangt, so hat Preußen genügend bewiesen, daß es seinen Vortheil nicht in der Dividende sucht, die es aus der Zoll-Vereins-Casse zieht. Es ist bekannt, daß Preußen sich gerade mit der Erweiterung des Vereins in dieser Hinsicht ungünstiger gestellt hat, und dennoch befördert Preußen den Verein, statt sich von ihm zu trennen. Es muß ihm also wohl ein anderes Interesse jene Dividende-Verkleinerung überwiegen. In der That stimmen alle Berichte darin überein, daß die materiellen Interessen der Vereins-Staaten seit ihrer Vereinigung wesentliche Fortschritte gemacht haben (was auch unser Verf. zugesteht), wodurch dann allerdings auf indirectem Wege dasjenige vielfach zurücksteht, was Preußen oder irgend ein anderer Vereins-Staat durch die Opfer verliert, welche dem Gemeinwesen von den bedeutenderen Zoll-Einnahmen dargebracht werden, die ein und anderer Staat genoß, als er noch isolirt dastand. Wie schon oben bei dem Verhältnisse zwischen Altona und Hamburg nach dem supponirten Anschlusse des letzteren an den Zoll-Verein, erblickten wir auch hier in gewisser Beziehung wieder die nämliche Erscheinung, welche uns Holland in seiner Ausfuhr-Prämie auf Lumpen bietet, eine Ausgabe, die gegen die dadurch

bezweckte und erreichte Ausdehnung der Cultur Java's in gar keinen Betracht kommt. — Hinsichtlich nun der vom Verf. hier angeregten präsumtiven finanziellen Stellung Hamburg's bei seinem Anschlusse an den Verein, so würden, man darf es behaupten, die Vereins-Staaten nach den seither gemachten segensreichen Erfahrungen gewiß nicht um einen pecuniären Vortheil mehr oder weniger feilschen wollen; sondern, unverwandt auf der Bahn fortschreitend, die so ehrenvoll und segensreich für Deutschland in commercieller Beziehung seither von ihnen betreten worden, und die große Wichtigkeit eines Anschlusses der Hansestädte, oder auch nur einer derselben, in ihrem vollen Umfange erkennend, vielmehr auch Hamburg gegenüber die Principien der Billigkeit adoptiren, welche sie bis jetzt befolgt haben. Die Bestimmung der Quote selbst, welche man uns zutheilen würde, müßte natürlicherweise Gegenstand ernster Unterhandlungen werden, bei welchen alle darauf Bezug habenden Verhältnisse auf's Gründlichste zu erörtern, und unter ihnen auch das Kostbare der Küstenbewachung mit in Anschlag zu bringen wäre. Aus diesem Grunde aber erscheint jede vorläufige oberflächliche Meinungs-Äußerung über die Größe der Quote selbst eben so überflüssig wie zwecklos.

Die zweite Behauptung des Verf., daß „unser Anschluß „an den Zoll-Verein durchaus zu keiner großen Wirksamkeit „hinsichtlich der Ausfuhr von Erzeugnissen des Zoll-Vereins „führen könne ic.“ leitet derselbe mit den Worten ein: „Die „Hauptsache würde immer bleiben, daß der Verein das ver- „hängnißvolle *jusqu'à la mer* zur vollen Wahrheit machte, daß „er das ganze Deutsche Küstengebiet in sich aufnähme. „Dann,“ „sagt uns ein Schriftsteller aus dem Binnenlande, „dann könnten „wie für den Absatz unserer Producte Sorge tragen.“ Sorgen „denn etwa die Hansestädte nicht dafür? Ist es nicht ihr erstes „Interesse, ohne daß man sie besonders darauf zu verpflichten „braucht? Den directen Handel in allen Stücken erzwingen „wollen, heißt sich in die Kindheit des Verkehrs zurückversetzen, „heißt, in gar manchen Fällen, nicht einen höhern Gewinn sichern, „sondern neben Mühen und Weitläufigkeiten noch die Wagniß „höhern Verlustes laufen.“ Der Schluß dieses Satzes ist ein



Citat aus Diderici. Dieses Citat betrifft den Leinenhandel, von dem es beweisen soll, daß „Hamburg schwerlich mehr für dessen „Ausbreitung thun könne, als jetzt geschieht.“ Fassen wir, da der Verf. selbst diese Branche hervorhebt, auch unsererseits den Leinenhandel zunächst in's Auge.

Ueerblicken wir die Ausfuhr des rohen Products näher, so finden wir, daß in Deutschland von Flachs, namentlich in neuerer Zeit Manches, besonders durch Engländer, aufgekauft und hauptsächlich nach Großbritannien und Irland exportirt wird. Die Flachse werden in Leeds, Dundee, Belfast und den Umgegenden theils versponnen, theils zu Geweben verarbeitet. Jene Gegenden haben darin, und namentlich in der Spinnerei, eine so große Vollkommenheit erlangt, daß unsere Deutschen Fabrikanten, um in einigen fertigen Artikeln, wie Drelle, noch mit den Engländern zu concurriren, die, zum Theil aus Deutschen Flachsen erzeugten, Maschinen-Garne wieder von Irland und Schottland beziehen. Diese Vollkommenheit der Spinnerei, welche hauptsächlich in der Egalität besteht, und bei Handgespinnsten, wenigstens sobald es sich um größere Quantitäten handelt, auch nicht entfernt hergestellt werden kann, läßt nicht allein beim Verweben eine wesentliche Ersparniß an Zeit, also auch an Arbeitslohn zu, sondern ist auch zugleich Ursache, daß der aus dem Maschinen-Garn gefertigte Stoff ein egaleres, schöneres Ansehen, mithin einen höheren Werth gewinnt. Ungleich größere Quantitäten Flachses, \*) als wir in Garnen zurückerkhalten, werden aber in Großbritannien und Irland nach der Verspinnung zu Leinen und gemischten Geweben verwandt (was auch mit einem nicht unbedeutenden Theil unserer Garn-Ausfuhr der Fall ist), und theils nach den fremden Welttheilen, theils nach Frankreich, Spanien, Portugal ausgeführt. Hier treten sie dann mit uns in eine Concurrenz, der wir augenscheinlich immer mehr unterliegen. Mac-Culloch giebt schon in seinem Dictionary of Commerce, etc. (London, 1837) folgende Data: „In „Dundee wurden im Jahre 1745 nur 74 Tonnen Flachs im-

\*) Wobon das Meiste allerdings von anderen Ländern, als Deutschland importirt wird.

„portirt; die Verschiffungen von Leinen schätzte man im nämlichen  
 „Jahre auf 1,000,000 Yards. 1791 stieg die Flachs-Einfuhr  
 „auf 2,444 Tonnen, und die Ausfuhr betrug im nämlichen  
 „Jahre 7,842,000 Yards Leinen, 280,000 Yards Segeltuch und  
 „65,000 Yards Sack-Leinen. Während des mit dem 31. Mai  
 „1831 geendigten Jahres wurden in Dundee 15,010 Tonnen  
 „Flachs und 3,082 Tonnen Hanf importirt, verschifft wurden  
 „in dem nämlichen Zeitraume circa 50,000,000 Yards Leinen,  
 „circa 3,500,000 Yards Segeltuch und circa 4,000,000 Yards  
 „Sack-Leinen, zusammen circa 57,500,000 Yards. In dem  
 „Jahre, das mit dem 31. Mai 1833 endigte, betrugen die  
 „Flachs-Einfuhren 18,777 Tonnen, außer 3,380 Tonnen Hanf.  
 „Die Verschiffungen von Leinen, Segeltuch u. s. w. wurden in  
 „dem nämlichen Jahre auf 1,600,000 Pf. Sterl. geschätzt!“  
 Den Gesamt-Belauf der Leinen-Manufactur Groß-Britanniens  
 giebt der nämliche Schriftsteller schon damals zu 7,500,000 Pf.  
 Sterl., den Arbeitslohn der damals in diesem Fache beschäftigten  
 circa 172,000 Arbeiter zu circa 3,125,000 Pf. Sterl. an. Und  
 diese Verhältnisse haben sich seitdem noch ungleich günstiger gestaltet.  
 Nach einem Aufsatze in Romberg's Polytechn. Journal für 1839,  
 Beiblatt No. 2, führte Königsberg 1838 circa 2,000,000  $\text{LB}$  Flachs  
 und 300,000  $\text{LB}$  Flachs-Heede aus, und die für Dundee bestimmten,  
 allein den Sund passirten Zufuhren betrugen 1838 171 Ladungen,  
 aus 498 Ladungen, welche in dem nämlichen Jahre im Allge-  
 meinen nach Großbritannien und Irland wanderten. Für 1837  
 giebt das Polytechnische Journal die Ausfuhr aus England auf  
 6,000,000 Pfund Garn und 800,000 Pfund an Leinwand an,  
 und schätzt sie für 1838 auf 12,000,000 Pfund Garn und auf  
 einen Werth von 1,000,000 Pfund an Leinwand.

Es darf uns also nicht mehr wundern, daß der Zustand des  
 Deutschen Leinenhandels in den Colonien, worüber jeder hiesige  
 Leinenhändler, jeder schlesische, sächsische und westphalische Fabri-  
 kant Auskunft zu geben vermag, sich wahrlich auf nicht sehr  
 erfreuliche Weise gestaltet hat, und daß in Folge so widriger  
 Verhältnisse dieser für Deutschland so hochwichtige Zweig, sofern  
 er auf überseeische Exportation beruht, von Jahr zu Jahr, nament-



lich in Sachsen und Schlesien, immer mehr und mehr versinkt. Das sind keine Täuschungen, sondern Wahrheiten, bittere Wahrheiten!

Und in anderen Zweigen verhält es sich um nichts besser. — Zu den verfloßenen 10 Jahren hat Hamburg ausweise unserer Einfuhr-Register und zwar jährlich in steigender Progression 221,819 Ballen Twiste importirt.\*) Ist dieses etwa das Mittel, unseren Markt roher Producte und durch ihn den Absatz der Deutschen Manufacturen zu erweitern?! Nehmen wir einmal an, der Rohstoff zu diesem Quantum Twist sei direct nach Hamburg gekommen, von hier nach dem Inlande versandt, im Inlande oder auch in unserer Nachbarschaft, in unserer Stadt vielleicht selbst, nicht aber in England zu Garn versponnen worden; veranschlagen wir einmal, wie viel fabricirte Waaren wir gegen jenes Quantum Rohstoffe hätten austauschen können, und berechnen wir dann außerdem, welches Capital Deutschland an Arbeitslohn und anderem Gewinn durch seine gegenwärtige Stellung verloren gegangen ist!! Es ist enorm!!! — In Wolle und wollenen Stoffen finden ähnliche Verhältnisse Statt. — Massen von Mouffelines de laine, von Merinos, Coatings, Calmucks und von manchen anderen Artikeln, welche größtentheils aus Deutscher Wolle in England gefertigt werden, beziehen wir von England, anstatt daß Deutschland selbst die Manufactur-Vorthelle genießen sollte und könnte.

Blicken wir demnächst auf den oben bereits erörterten Zustand unseres Marktes von Colonial-Producten, die als Gegen-Valuta gegen unsere Exporten, wenn auch nicht einen unbedingt sichern, doch einen nicht ganz trüglichen Barometer für diese abgeben; so bietet uns derselbe auch von dieser Seite eben kein erfreuliches Bild dar.

---

\*) Die Einfuhr roher Baumwolle war 1838 gegen 1837 um circa 14,000 Ballen und gegen 1836 um circa 25,000 Ballen kleiner. Dabei ist noch zu bemerken, daß das früher für Hamburg so vortheilhafte Proper-Geschäft in Twist in der Hauptsache zum Expeditions-Geschäfte heruntergesunken ist.

Und nicht minder ungünstig entscheidet hinsichtlich unserer Thätigkeit und Fürsorge für Deutsches Interesse auch unsere bereits oben gemachte Erörterung über den Verfall unserer Rhederei.

Die gegenwärtige, wirkliche Sachlage bietet demnach folgende Resultate:

Deutschland führt rohes Product aus, welches es füglich im eigenen Lande verwenden könnte. Wir verlieren dadurch nicht unbedeutend an Arbeitslohn. Von dem ausgeführten rohen Product bekommen wir, wenn auch einen kleinen Theil in verarbeitetem Zustande, zurück, müssen dem Auslande also noch oben drein Arbeitslohn zahlen. Fremde Staaten benutzen außerdem unsere rohen Stoffe, um in anderen Ländern gegen Deutsche Industrie zu concurriren, ja sie immer mehr zu unterdrücken, wohin sie es denn auch wirklich schon mit einigen Gattungen Deutscher Leinen, z. B. Estopilles, Dresse etc., in gewissem Grade gebracht haben, während ihre Concurrenz in anderen Gattungen, z. B. Osnabrücker Leinen, Meyer- und Weser-Leinen, sofort nachtheilig eintritt, sobald die Preise nur eben eine gewisse und zwar sehr bescheidene Höhe erreichen. Ferner:

Deutschland importirt Fabrikate erster Stadien, z. B. Twiste, in bedeutenden Quantitäten, und verliert dadurch den Arbeitslohn, welchen es verdienen würde, wenn es die rohen Producte einfuhrte und sie selbst verarbeitete; es verliert, da es das bedeutende Quantum roher Producte, für welches es Manufacturen erster Stadien bezieht, nicht mehr bedarf, in den nämlichen Verhältnissen die Gelegenheit, seinen Handel und seine Rhederei zu erweitern.

Und endlich Hamburg's Rhederei, und wir dürfen es von der gesammten Nord-Deutschen Rhederei sagen, nimmt keinesweges den Standpunct ein, den sie zum eigenen Wohle und zum Wohle Deutschland's einnehmen müßte.

Es fragt sich nun, können wir die so unrichtige Stellung, in welche wir dem Handel, dem Fabrikwesen, der Rhederei gegenüber immer mehr gerathen, können wir die daraus hervorgegangenen und hervorgehenden Resultate durch unseren Anschluß an den Zoll-Berein verbessern, kann uns ein Anschluß die Mittel verschaffen, eines Theils, unsere Beziehungen zu fremden Ländern



auf eine richtigere Basis zu stellen, andern Theils entsprechende Verträge anzuknüpfen, wo sie noch nicht existiren, mithin für das Inland so nützlich zu wirken, wie es in unserer Bestimmung liegt?

Wir nehmen keinen Anstand, diese Frage auf das Bestimmteste zu bejahen, und gewiß werden unsere Leser auf unsere Seite treten, wenn sie nach der oben bereits vorausgesandten Erörterung unserer Verhältnisse nach einem Anschlusse an den Zoll-Verein in Beziehung auf Handel, Industrie und Rhederei hier den Gegenstand noch specieller und besonders auch in administrativer Rücksicht mit uns untersuchen.

Wir wissen diese Untersuchung nicht besser zu begründen, als auf dem Vertrag zwischen Preußen und den beiden Hessen einerseits und Baiern und Württemberg andererseits, welcher auch den folgenden Verträgen mit Sachsen zur Basis gedient hat. Um uns nun durch Hervorhebung der hier zunächst relevanten Artikel nicht zu verdächtigen, als ob wir bei Uebergehung der übrigen besondere Absichten gehabt hätten, fügen wir das wichtige Actenstück in extenso der gegenwärtigen Schrift als Anhang hinzu. Wir finden uns um so mehr dazu veranlaßt, als über die Organisation des Zoll-Vereins manche irrige Begriffe unter uns vorherrschen. Bevor wir übrigens zu Hamburg speciell übergehen, sei es uns gestattet, den Zweck des Vereins nach dem Tractate in's Auge zu fassen.

Aus dem vorliegenden Vertrage geht nun als solcher hervor:

Die Beförderung der Deutschen (Agric-) Cultur, der Deutschen Industrie und des Deutschen Handels durch Gemeinsamkeit und möglichste Verkehrsfreiheit im Innern (§ 4, 6, 7, 18) durch, angemessenen Schutz mittelst eines wohl berechneten Tarifs und durch Ausdehnung der Wirksamkeit mittelst Tractate nach Außen (§ 39). Wahrlich, ein eben so löblicher, als nationaler Zweck! Und widmen wir der Art und Weise, wie man in den Vertrags-Bestimmungen diesen Zweck zu erreichen suchte, unsere Aufmerksamkeit, so werden wir bald durch die Unpartheillichkeit, die Freisinnigkeit, den Gemeingeist und die Offenheit, womit die verschiedenen Artikel unverkennbar abgefaßt worden, so wie durch

das darin vorwaltende Bestreben, alle Suprematie des einen oder des anderen Staates fern zu halten, auf's Erfreulichste angeregt. Die guten Früchte, welche der Zoll-Verein für das vereinte Deutschland bereits in reichem Maaße trug, sind die besten Beweise für die Zweckmäßigkeit des Instituts, und die allgemeine Stimme, die sich bereits für eine Erneuerung des Zoll-Bundes auf neue zwölf Jahre ausgesprochen hat, legt das unzweideutigste Zeugniß ab, daß dieses Institut tief in dem Bedürfnis der Nation wurzelt. Das war denn auch unerläßliches Erforderniß, sollte so Großes errungen werden, wie in der kurzen Zeit bereits errungen ist, und wollte man auf dem Wege des Friedens erreichen, was der Gal-lische Usurpator durch Krieg und Gewalt nicht erzwingen konnte: nämlich einen gesunden Zustand im Innern, verbunden mit immer mehr wachsender Verkehrs-Freiheit nach Außen, also eine immer größere Annäherung an eine wahre und allgemeine Handelsfreiheit.

Entwerfen wir uns nun nach jenem Vertrage das Bild unseres Zustandes, wie er nach einem Anschlusse Hamburg's an den Verein sich gestalten wird, so bieten sich uns in demselben folgende Haupt-Prospecte dar:

#### 1. Personal der Zoll-Verwaltung.

Art. 27. Die Ernennung der Beamten und Diener bei den Local- und Bezirksstellen für die Zoll-Erhebung und Aufsicht, welche in Gemäßheit der hierüber getroffenen besonderen Uebereinkunft nach gleichförmigen Bestimmungen angeordnet, besetzt und instruiert werden sollen, bleibt einer jeden der contrahirenden Regierungen innerhalb ihres Gebietes überlassen.

Art. 28. In jedem Vereins-Staate wird die Leitung des Dienstes der Local- und Bezirks-Zollbehörden, so wie die Zoll-Ziehung der gemeinschaftlichen Zollgesetze überhaupt, einer, oder, wo sich das Bedürfnis hierzu zeigt, mehreren Zoll-Directionen übertragen, welche dem einschlägigen Ministerium des betreffenden Staates untergeordnet sind.

Die Bildung der Zoll-Directionen und die Einrichtung ihres Geschäftsganges bleibt den einzelnen Staats-Regierungen über-



lassen; der Wirkungskreis derselben aber wird, insoweit er nicht schon durch den Grund-Vertrag und die gemeinschaftlichen Zoll-gesetze bestimmt ist, durch eine gemeinschaftlich zu verabredende Instruction bezeichnet werden.

Nach Art. 29 hätten wir einen Beamten aus unserer Mitte zu einem Central-Bureau abzuordnen, wie dieses jedem anderen Vereins-Staate zusteht. Das so zusammengesetzte Central-Bureau, in welchem also auch wir unsern Vertreter haben würden, hätte auf die ihm von den verschiedenen Staaten resp. einzureichenden Vorlagen die provisorischen Abrechnungen zwischen den vereinigten Staaten anzufertigen, und die definitive Jahres-Abrechnung vor-zubereiten.

Art. 31. Die contrahirenden Staaten gestehen sich gegenseitig das Recht zu, den Haupt-Zoll-Ämtern auf den Gränzen anderer Vereins-Staaten Controleure beizunordnen, welche von allen Geschäften derselben und der Neben-Ämter in Beziehung auf das Abfertigungs-Verfahren und die Gränzbewachung Kenntniß zu nehmen, und auf Einhaltung eines gesetzlichen Verfahrens, imgleichen auf die Abstellung etwaiger Mängel einzuwirken, übrigen sich jeder eigenen Verfügung zu enthalten haben.

Einer näher zu verabredenden Dienst-Ordnung bleibt es vorbehalten, ob und welchen Antheil dieselben an den laufenden Geschäften zu nehmen haben.

Art. 32. Jeder der contrahirenden Staaten hat das Recht, an die Zoll-Directionen der anderen vereinten Staaten Beamte zu dem Zwecke abzuordnen, um sich von allen vorkommenden Verwaltungs-Geschäften, welche sich auf die durch den gegenwärtigen Vertrag eingegangene Gemeinschaft beziehen, vollständige Kenntniß zu verschaffen.

Eine besondere Instruction wird das Geschäfts-Verhältniß dieser Beamten näher bestimmen, als dessen Grundlage die unbeschränkte Offenheit von Seiten des Staates, bei welchem die Abgeordneten fungiren, in Bezug auf alle Gegenstände der gemeinschaftlichen Zoll-Verwaltung, und die Erleichterung jedes Mittels, durch welches sie sich die Information hierüber verschaffen können, anzusehen ist, während andererseits ihre Sorgfalt nicht minder

aufrichtig dahin gerichtet sein muß, eintretende Anstände und Meinungs-Verschiedenheiten auf eine, dem gemeinsamen Zwecke und dem Verhältnisse verbündeter Staaten, entsprechende Weise zu erledigen.

Die Ministerien der sämmtlichen Vereins-Staaten werden sich gegenseitig auf Verlangen jede gewünschte Auskunft über die gemeinschaftlichen Zoll-Angelegenheiten mittheilen, und insofern zu diesem Behufe die zeitweise oder dauernde Abordnung eines höheren Beamten, oder die Beauftragung eines anderweitig bei der Regierung beglaubigten Bevollmächtigten beliebt würde, so ist demselben nach dem oben ausgesprochenen Grundsatz alle Gelegenheit zur vollständigen Kenntnißnahme von den Verhältnissen der gemeinschaftlichen Zoll-Verwaltung bereitwillig zu gewähren.

## II. Allgemeine Verwaltung.

Art. 33. Jährlich, in den ersten Tagen des Juni, findet zum Zwecke gemeinsamer Berathung ein Zusammentritt von Bevollmächtigten der Vereins-Regierungen Statt, zu welchem eine jede der letzteren einen Bevollmächtigten abzuordnen befugt ist.

Für die formelle Leitung der Verhandlungen wird von den Conferenz-Bevollmächtigten aus ihrer Mitte ein Vorsitzender gewählt, welchem übrigens kein Vorzug vor den übrigen Bevollmächtigten zusteht.

Der erste Zusammentritt wird in München Statt finden. Wo derselbe künftig erfolgen soll, wird bei dem Schlusse einer jeden jährlichen Versammlung, mit Rücksicht auf die Natur der Gegenstände, deren Verhandlung in der folgenden Conferenz zu erwarten ist, verabredet werden.

## III. Gesetz-Einrichtung.

Art. 4. In den Gebieten der contrahirenden Staaten sollen übereinstimmende Gesetze über Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben bestehen, jedoch mit Modificationen, welche, ohne dem gemeinsamen Zwecke Abbruch zu thun, aus der Eigenthümlichkeit der allgemeinen Gesetzgebung eines jeden theilnehmen-



den Staates oder aus localen Interessen sich als nothwendig ergeben.

Bei dem Zoll-Tarife namentlich sollen hiedurch in Bezug auf Eingangs- und Ausgangs-Abgaben bei einzelnen, weniger für den größeren Handels-Verkehr geeigneten Gegenständen, und in Bezug auf Durchgangs-Abgaben, je nachdem der Zug der Handelsstraßen es erfordert, solche Abweichungen von den allgemein angenommenen Erhebungssätzen, welche für einzelne Staaten als vorzugsweise wünschenswerth erscheinen, nicht ausgeschlossen sein, sofern sie auf die allgemeinen Interessen des Vereins nicht nachtheilig einwirken.

Desgleichen soll auch die Verwaltung der Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben, und die Organisation der dazu dienenden Behörden in allen Ländern des Gesamt-Vereins unter Berücksichtigung der in denselben bestehenden eigenthümlichen Verhältnisse, auf gleichen Fuß gebracht werden.

Art. 5. Veränderungen in der Zoll-Gesetzgebung, mit Einschluß des Zoll-Tarifs und der Zoll-Ordnung (Art. 4), so wie Zusätze und Ausnahmen, können nur auf demselben Wege und mit gleicher Uebereinstimmung aller Contrahenten bewirkt werden, wie die Einführung der Gesetze erfolgt. Dies gilt auch von allen Anordnungen, welche in Beziehung auf die Zoll-Verwaltung allgemein abändernde Normen aufstellen.

Art. 26. Das Begnadigungs- und Strafverwandlungs-Recht bleibt jedem der contrahirenden Staaten in seinem Gebiete vorbehalten.

Auf Verlangen werden periodische Uebersichten der erfolgten Straf-Erlasse gegenseitig mitgetheilt werden.

In wenige Worte zusammengefaßt, würde unser Verhältniß sich also nach den bestehenden Verträgen folgendermaßen bilden:

1. wir würden ungeschmälerte Unabhängigkeit, sowohl in der Wahl unserer Beamten, wie folglich auch in der Erhebung der Steuern behalten;
2. es würde uns in unserer Jurisdiction über Zoll-Angelegenheiten völlige Unabhängigkeit verbleiben;

3. wir würden in allen Staaten des Zoll-Vereins freien Absatz für unsere Fabrikate (die im Vertrage Art. 7 eximirten Gegenstände, so wie die darin stipulirte Ausgleichungs-Abgabe sind von keiner Erheblichkeit ic.) und freien, gegenseitigen Handelsverkehr haben.

Und fügen wir den bestehenden Verträgen nun noch die Einrichtungen hinzu, welche einem Anschluß Hamburg's an den Zoll-Verein erst seine ganze Bedeutung geben würden, und welche wir für durchaus unerläßlich halten, nämlich ganz freies Entrepôt und einen Deutschen Flaggen-Bund, so müßte nothwendig aus einer Vereinigung mit den Deutschen Zoll-Vereins-Staaten

4. eine ungleich größere Regsamkeit nach Aussen, und  
5. eine Selbstständigkeit und Kraft der deutschen Handels-Verhältnisse hervorgehen, wie wir sie seit Jahrhunderten nicht mehr kennen; eine Selbstständigkeit und Kraft, welche gar bald den deutschen Handel seine Unabhängigkeit von der Willkühr fremder Mächte, so wie eine in jeder Hinsicht würdige Stellung wieder gewinnen lassen würden, zu welcher seine große Bedeutsamkeit ihn in hohem Grade befähigt.

Der Gegenstand verdient eine nähere Erörterung.

Die gesetzlichen Bestimmungen, welche wir oben unter „Personal der Zoll-Verwaltung“ und unter „Allgemeine Verwaltung“ angeführt haben, rechtfertigen unsere 1ste und 2te nachträgliche Bemerkung, und widerlegen die bei uns so oft ausgesprochenen Ansichten, als ob Hamburg in Folge eines Anschlusses fremde Douanier's in seine Zoll-Verwaltung aufnehmen müßte, und als ob Hamburg durch einen Anschluß seine Unabhängigkeit verliere. — Wir sehen, daß der Vertrag den contrahirenden Staaten das Recht giebt, ihre Beamten aus eigener Mitte ganz unabhängig zu wählen; wir sehen, daß jeder Staat das Recht behält, unabhängig seine Steuern zu heben, unabhängig seine Jurisdiction zu üben. Als eine Beschränkung dieser Unabhängigkeit kann man die einzelnen Bestimmungen über die Befugniß der Einsicht in die Zoll-Register und über die Mittheilung der Strafmilderungen, welche den verschiedenen Staaten vice versa zusieht, nicht geltend machen, da



diese Bestimmungen, welche zur Aufrechthaltung des Vertrauens und des guten Vernehmens unter den Vereins-Staaten so wichtig sind, lediglich eine Einsicht, keinesweges aber ein Eingreifen in die Verwaltung sanctioniren. Eine Beschränkung unserer politischen Unabhängigkeit ist nun vollends auch nicht mit einer Sylbe aus dem Vertrage abzuleiten; ja, aus dem vorliegenden Vertrage ist auch nicht einmal entfernt ein Rechtsgrund zu deduciren, der als Motiv dienen könnte, Hamburg's gegenwärtige politische Stellung, sei es von Seiten der Vereins-Staaten, sei es von Seiten des Auslandes, im mindesten zu benachtheiligen. Hätten nicht die Stipulationen des Vertrags die Unabhängigkeit der einzelnen contrahirenden Staaten durchaus respectirt, würde dann wohl ein einziger der kleineren, bereits beigetretenen Staaten sich in einen Verein mit den größeren Staaten gewagt haben? Würde wohl in denselben der Zoll-Verband so durchweg national geworden sein, wenn ihre (der kleinen Staaten) Existenz durch den Verein gefährdet wäre? Die Erhaltung unserer politischen Unabhängigkeit läge nun, anstatt sich durch einen Anschluß bedrohet zu sehen, sogar noch im Interesse der Vereins-Staaten; denn allein im Vollgenusse derselben und der daraus hervorgehenden Neutralität würde Hamburg sowohl zum Besten seiner Zoll-Verbündeten, wie zu seinem eigenen Besten, eine richtige Stellung gewinnen. Was unsere Unabhängigkeit, den fremden Staaten gegenüber, anbelangt, so haben diese durch kein Gesetz der Welt die Befugniß, sich in rein administrative Verfügungen anderer Staaten zu mischen, sofern durch diese Verfügungen nicht etwa ihnen zustehende Gerechtsame verletzt werden. Und wer möchte wohl ernstlich behaupten, daß eine solche Verletzung von Gerechtsamen in dem vorliegenden Falle von Seiten Hamburgs Statt finden würde? Gewiß Niemand! Will man aber dennoch Hamburg's Freiheit zu nahe treten, so braucht man dazu wahrlich nicht erst dessen Anschluß an den Zoll-Verband abzuwarten, und wird dies gewiß auch um so weniger thun, als er nie einen haltbaren Vorwand bieten kann.

Wir kommen nunmehr zu dem freien Absage, welchen ein Anschluß an den Zoll-Verband unseren Fabrikaten, zu dem freien Verkehre, den er unserm Handel sichern würde.

Bei den großen Vorthellen, die zunächst diejenigen unserer Fabriken, welche fremde rohe Stoffe verarbeiten, vor den Fabriken des Inlandes genießen \*), dürfen wir mit Recht annehmen, daß unsere Zucker- und Tabacksfabriken, unsere Sattum-Druckereien zc.

\*) Die Schrift, „Die Hanse-Städte in ihrem Verhältniß zu den „Staaten des Deutschen Zoll-Vereins zc.“ spricht sich darüber wie folgt aus: „Zunächst stände von einem Anschlusse wohl ein „günstiger Einfluß auf unsere Industrie zu erwarten. „Die Hanse-Städte, als Stapel-Plätze des großen Handels, „bieten namentlich für alle Manufakturen und Fabriken, die sich „mit der Verarbeitung roher Stoffe beschäftigen, Vorthelle dar, „die ihnen trotz der höheren Betriebskosten ein wesentliches „Uebergewicht über die inländischen sichern. Unser Zuckerfabri- „kant z. B. ist nicht gezwungen, rohe Waare lange Zeit im „Voraus zu kaufen, da er jeden Augenblick die beste Gelegenheit „zur Versorgung an der Hand hat. Er gewinnt also die Zinsen, „welche der nothwendige frühere Einkauf dem Inländer verursacht. „Außerdem kommen ihm, wenn auch indirect, die nicht unbe- „deutenden Transport-Kosten zu gut, die der Inländer, indem „er rohen Zucker bezieht, auch von dem Abfall tragen muß. Ein „anderer wichtiger Vortheil ist der, daß der Fabrikant in den „Hanse-Städten selbst seine Auswahl des Roh-Stoffes treffen, „den Zeitverhältnissen nach einrichten, und jede günstige Chance „im Einkaufe wahrnehmen kann, wo der Inländer seinen Com- „missionairen sich ganz in die Hände geben muß, und nur „seinen Vorrath verarbeiten kann, mithin also vielleicht Vielfache „fabriciren muß, während er sich momentan bei Raffinaden „besser stände, oder umgekehrt. Und welche Erleichterung erwächst „dem ersteren noch daraus, daß er ein ungleich kleineres Be- „triebs-Capital bedarf, als der Inländer, und daß er im Ver- „kaufe seines Fabrikats von jeder eintretenden Conjunction viel „besseren Nutzen zu ziehen vermag! — F e r b e r in seinen Bei- „trägen zc. (Berlin 1829) giebt denn auch den Unterschied zwischen „der Zucker-Fabrikation im Inlande gegen die in den Hanse- „Städten auf nicht weniger als auf 6 ½ pr. Centner zum Nach- „theil der ersteren an. Wird es nun vollends den Fabrikanten „in den Hanse-Städten gestattet, entweder ihr Fabrikat gegen



sich binnen kurzem wesentlich vermehren, und daß neue Branchen, unter ihnen vielleicht zunächst Twist-Spinnereien, sich hieher ziehen würden. Man hat hin und wieder behauptet, daß die Fabriken des Inlandes in dem nämlichen Verhältnisse abnehmen müßten, wie sich die unsrigen vermehrten, was auch ganz unsere Ansicht ist. Man hat hieraus die Folgerung gezogen, daß der Verein uns nur unter Bedingungen zulassen würde, welche eine solche Wendung unmöglich machten. Wozu aber würde ihm das nützen, wenn er nicht gleiche Bedingungen für einen Anschluß an Hannover stellte, was mit anderen Worten hieße: der Verein verzichtet auf jede fernere Ausdehnung, er schlägt von nun an einen, den in den Verträgen angenommenen Principien gerade entgegengesetzten, Weg ein? Denn durch den Anschluß Hannovers müßte, hinsichtlich der eben genannten Fabriken, wegen der unmittelbaren Nähe des Hannöverschen und Hamburgischen Terrains eine ganz ähnliche Wirkung erfolgen, als durch den Anschluß Hamburg's selbst. Es will uns bedünken, als ob man außer diesem Verhältniß auch noch den großen, überwiegenden Nutzen, der dem Inlande aus einer Vereinigung mit Hamburg, dem ersten Deutschen Seehafen, entspringt, durch welchen dasselbe den größten Theil seiner über See gehenden Manufacturen und Producte exportirt, als ob man den Nutzen, der dem Inlande selbst

---

„einen Rückzoll außerhalb des Zoll-Vereins zu verführen, oder, wenn dieses zu vielen Schwierigkeiten unterliegen sollte, im „Entrepot zu raffiniren: welche Lage könnte dann wohl günstiger seyn? Gewiß würde die baldige Vermehrung unserer Raffinerien das beste Zeugniß in dieser Hinsicht ablegen. Was wir hier über Raffinerien angeführt haben, ist mehr oder minder auf alle anderen Fabriken und Manufacturen, welche rohe Stoffe verarbeiten, anwendbar. Die vorhandenen würden nicht nur an Zahl und Ausdehnung gewinnen, sondern es würden auch noch manche neue Branchen hergezogen werden. Was stände, um nur einer derselben zu erwähnen, z. B. der Anlegung von Twist-Spinnereien im Wege? Welche wichtige Abgabewege bietet uns nicht das Innere Deutschlands, wo wir, vom Zoll-Verein geschützt, ruhig der englischen Concurrenz die Stirne bieten könnten!“

aus einer Vermehrung unserer Fabriken, indirect durch Rückwirkung auf unseren Produkten-Markt und auf die Rhederei hervorgeht, gänzlich außer Acht gelassen habe. Und diese, den Verlust einiger Tabacks- und Zucker-Fabriken weit überwiegende, Vortheile, sind nicht blos das Gebilde der Imagination, sie sind auch faktisch nachzuweisen. Denn, abgesehen von dem bereits oben darüber Gesagten, würde Hamburg, das jetzt schon für circa 104 Mill. Rco.  $\mathcal{L}$  an Erzeugnissen aus dem Inlande dem Auslande zuführt, was die Wichtigkeit Hamburg's für das Inland schon allein documentirt, fortan ein ungleich größeres Interesse daran haben, die Industrie des Inlandes zu heben, und sie immer mehr in den Stand zu versetzen, mit ihren Erzeugnissen auf ausländischen Märkten gegen die Erzeugnisse fremder Industrie zu concurriren, weil sich in eben dem Maasse, wie der Absatz der Manufacturen, nicht allein der Verschleiß der rohen Producte, sondern durch das Prosperiren des Inlandes auch derjenige von sogenannten Luxus-Artikeln vermehren würde, mithin eine Ausdehnung unseres Handels nothwendig erfolgen müßte. Man hat die Ansicht geäußert, daß gleiches Interesse uns schon jetzt mit dem Inlande verbinde. Wer indeß erwägt, daß Holland theils durch seinen Tractat, theils durch seine übrigen Verhältnisse unseren Markt für die hochwichtigen Artikel Zucker und Caffee immer mehr beschränkt \*),

\*) Allein schon unser gegenwärtiges Verhältniß zu Havana beweist diese Sachlage zur Genüge. — Auf Caffee- und Zucker-Retouren von Havana sind in diesem Jahre große Summen verloren worden. Jeder Sachverständige muß einsehen, daß wir circa 4 Grote billiger einkaufen müssen, als Holland, sollen wir in braunen Zuckern gegen dessen Lump-Zuckern noch concurriren. Wer kann es also noch wagen, Zucker von Havana kommen zu lassen, wenn er nicht geradezu darauf rechnet, daß für ihn ausschließlich ungleich billigere Einkaufs-Preise existiren werden, als für die ganze übrige handelnde Welt? Unsere Einfuhren im nächsten Jahre werden uns schon genügend beweisen, daß unsere Exporteurs sich für ihr Retouren lieber an Nimmessen halten, als sich an Zuckern einem Verluste aussetzen, der unter den obwaltenden Umständen die Nachtheile auch der ungünstigsten Course übersteigen muß, wenn nicht ganz besondere, nicht zu erwartende Verhältnisse — etwa eine Blockade Hollands — eintreten.



und uns dadurch sowohl in Beziehung von Retouren gegen überseeische Unternehmungen, wie auch in unserer Beziehung zum Inlande aufs Empfindlichste schadet; wer die übrigen Beschränkungen unseres Handels gehörig ins Auge faßt, wird diese Ansicht bald als irrig erkennen. Was nun den für dieselbe urgirten Grund anbetrifft, daß uns gegen die eben erwähnten Uebelstände ein Anschluß nicht zu schützen vermöge, so verweisen wir auf Art. 4 des Vertrags, der gerade hier für uns in volle Wirksamkeit treten müßte, wir verweisen insbesondere auf den mehr erwähnten Flaggenbund, der uns und dem Vereine, gerade in Bewirkung der Abstellung von Beeinträchtigungen unserer commerciellen Wirksamkeit durch fremde Mächte unbedingt die wesentlichsten Dienste leisten würde. —

So innig ist die Wechselwirkung zwischen dem Inlande und den Hanse=Städten; ja, so innig sind die Interessen des Inlandes und der See=Städte in einander verwebt, daß es, wie wir sehen, fast unmöglich ist, den Nutzen, den ein Anschluß der Hanse=Städte an den Verein nach sich ziehen würde, auf der einen Seite zu verfolgen, ohne zugleich auf den Nutzen hingeleitet zu werden, der aus einem solchen Schritte auch für den andern Theil hervorgehen muß!

Dieses finden wir aufs Neue bestätigt, wenn wir noch einige andere unausbleibliche, segensreiche Folgen der commerciellen Vereinigung der Hanse=Städte mit dem Inlande ins Auge fassen.

Die Nähe Englands und der tägliche Verkehr mit demselben, machen uns in diesem Lande, der hohen Schule der Industrie, ungleich heimischer, als man es mit allen Anstrengungen vom Innern Deutschlands aus werden kann. Bei dem raschen Fortschreiten der jetzigen Zeit ist es nun unerlässlich, jede neue Erfindung aufs schnellste nicht allein dem Namen nach kennen zu lernen, sondern auch zu erproben, und wem ist dieses, in Beziehung auf England, wohl mehr erleichtert, als uns Hamburgern? Jetzt, wo unsere Fabriken keiner Aufmunterung genießen, ja zum Theil mehr und mehr verfallen, frommt uns ein so günstiger Standpunkt nur in sehr untergeordnetem Grade.

Ganz anders müßte sich dies aber gestalten, wenn wir mit dem Inlande vereint wären. Eine solche Vereinigung würde, wie wir oben bereits dargethan haben, durch die damit verbundene Verkehrsfreiheit, bald einen ungleich lebhafteren Verkehr und mit ihm ein regeres, allgemeines Interesse an Handel und Industrie ins Leben rufen. Ein Zusammentreten der Industrie-Vereine des Inlandes mit dem hiesigen würde nicht lange auf sich warten lassen, und die Industriellen auch wissenschaftlich enger an einander schließen; größerer Gemeinsinn würde eine Belebung der Deutschen Thatkraft um so mehr erwecken, als es mit Gewißheit vorauszusehen ist, daß unter einem gemeinsamen Handels- und Gewerbs-Interesse manche der Bedenklichkeiten wegfallen würden, welche im Verlaufe weniger Jahre die projectirte Eisenbahn von Hamburg nach Lübeck, so wie jene von Hamburg nach Kiel und von Hamburg nach Hannover scheitern machte \*). — Diese gemeinsamen, wünschenswerthen Folgen würden sich uns dadurch aber noch um so segensreicher bewähren, daß die Ausführung bedeutender, allgemein nützlicher Unternehmungen fortan in dem nämlichen Grade erleichtert würde, in welchem Inland und Hanse-Städte ihre Interessen identificirten. So wie wir mehr Aufmunterung fänden, uns bei Entreprisen des Inlandes, z. B. der Einführung von Spinn- und Webe-Maschinen zu betheiligen, weil uns aus der Beförderung der Inländischen Industrie ungleich größere Vortheile, als jetzt, entspringen würden: so würde auch der Inländer ungleich größeres Interesse in der Bethheiligung an unseren industriellen und merkantilen Unternehmungen \*\*), an Fischerey, an der Errichtung von Eisenbahnen, von Dampfboot-Linien u. c. gewinnen, weil auch er

\*) Der Nutzen, welcher auch für die Hamburger-Bergeborfer Eisenbahn aus unserm Anschlusse hervorgehen müßte, ist zu evident, als daß wir ihn hier erst zu erörtern brauchen.

\*\*) Ein industrieller Zweig, der erst durch unsern Anstschluß seine ganze Bedeutsamkeit erhalten würde, sind Maschinen-Fabriken. Rühmend müssen wir hier der auf großartigen Fuß bereits im Bau begriffenen Maschinen-Fabrik der Herren Gleichmann und Bussfe dabier erwähnen.



in der Beförderung des Gedeihens der Hanse-Städte sein eigenes Wohl befördern würde. Bald müssen dann endlich auch die Geldmittel, jetzt mehr oder weniger noch in beschränkten Kanälen eingezwängt, eine allgemeinere Verwendung zu den oben genannten und ähnlichen Zwecken finden, die den Besitzern bei regerem Verkehr eine ungleich sicherere und fruchtbringendere Hypothek böten, als es gegenwärtig der Fall ist.

Als unerläßlichen Schlußstein des Vereins, ohne welchen letzterer seinen vollen Zweck unmöglich erreichen kann, betrachten wir indeß den mehrerwähnten Flaggen-Bund.

Überall, wohin wir blicken, finden wir die Deutsche Rhederei vernachlässigt, entwürdigt, oder, wo dies nicht der Fall ist, doch weit von der Höhe entfernt, die sie einnehmen müßte, einnehmen könnte. — Wir verweisen auf die oben gegebene Darlegung unserer Tractate und Schiffahrts-Verhältnisse, deren Unvollkommenheiten sich auch in den Tractaten der übrigen Deutschen Staaten wiederfinden \*). In unserer Persfückelung, ohne Colonien, ohne Kriegs-Marine, vermögen wir nichts; ja wir können nicht einmal fremde Mächte zu Rücksichten nöthigen, sondern sind gänzlich ihrer Willkühr anheim gegeben. Ein ganz anderes Verhältniß wird und muß nach einer Vereinigung Deutscher Handels- und Navigations-Interessen eintreten; denn anstatt daß jetzt z. B. Preußen, welches nicht einmal einen Nordsee-Hafen besitzt, an und für sich also, trotz des Zoll-Verbandes, von keiner maritimen Wichtigkeit sein kann, anstatt, daß die übrigen Länder des Zoll-Vereins, daß Mecklenburg, Holstein, Hannover, die Hanse-Städte, — die einen ohne Vorland, die anderen ohne Hinterland, — abgetrennt und in commercieeller Hinsicht daher ohnmächtig ihre besonderen Interessen wahrzunehmen suchen müssen, würden sie eine ganz andere Bedeutsamkeit erlangen, wenn sie durch die Vereinigung ihrer circa 30 Millionen Einwohner mittelst des Zoll-Verbandes, eine com-

---

\*) Die oben in der Anmerkung zur Seite 34 erwähnte Note des Lord Palmerston an den Baron Bülow in Betreff des Tractats zwischen Preußen und England liefert für diese Behauptung einen sprechenden Beweis.

mercielle Wichtigkeit in Beziehung auf das Inland, eine maritime in Beziehung auf die Küstenländer und Häfen, in die Wage zu legen hätten.

Erwäge man doch einmal, was es heißt, wenn wir durch einen Flaggen-Bund in den Stand gesetzt würden, allen Waaren, die in Schiffen des Vereins eingeführt würden, bei ihrer Importation in die Zoll-Linie entsprechende Differenz-Zölle aufzulegen, und so unsere Flaggen gegen alle diejenigen Nationen zu schützen, welche uns nicht auch ihrerseits vollkommene Reciprocität einräumten. Für die in ihren mercantilschen Navigations-Verhältnissen entwickelten Staaten ist die Rhederei wahrlich eine zu empfindliche Seite, als daß sie nicht, wenn gleich sehr *contre coeur*, dem ihnen durch streng durchgeführte Repressalien nahe gelegten und verständlich gemachten Billigkeits-Gefühle Gehör geben sollten. Die in ihren Navigations-Verhältnissen weniger entwickelten Staaten, wie Spanien, Brasilien &c., würden dagegen bald erfahren, daß ihre Versuche, auf fremde Kosten eine Marine zu begründen, nicht anders als nachtheilig auf sie selbst zurückfallen müßte, und daher auch eben so bald auf sie verzichten, oder sie auf einem, mit der Billigkeit gegen Andere mehr übereinstimmenden Wege zu erzielen suchen. Der Verf. sagt zwar, daß der Zwang gegen England nichts fruchten dürfte. Wir möchten ihm dagegen jedoch die Frage aufwerfen: Ist England denn so groß, so unabhängig, daß es sich den Fortschritten der Zeit ungestraft widersetzen kann, und haben wir nicht vielmehr der Beispiele manche, daß auch endlich die unbeugsamste Opposition, sie mag nun von Whigs oder von Tories herrühren, sich der alles überwältigenden Nothwendigkeit fügen mußte und fügte? Schon an und für sich selbst spricht sich in England das dringende Bedürfniß der Umgestaltung der Korn-Bill auf's Unzweideutigste aus. Was würde nun vollends das Englische Volk sagen, wenn es sähe, daß grade jene Korn-Bill, der es mit Recht das theure Leben in England zum Theil Schuld giebt, dazu beitrüge, die Interessen des Englischen Handels im Auslande zu präjudiciren? — Die Wirkung von Repressalien gegen Spanien und seine Colonien ist ebenfalls nicht schwer vorauszusehen. Ange-



nommen selbst, daß Spanien, trotz Retorsions-Maasregeln unserer Seite, bei seinen Differenz-Zöllen hartnäckig verbleiben wollte, so würde es bald den ganzen Nachtheil davon empfinden. Denn gar bald würde ein Theil der Spanischen Handels-Marine außer Thätigkeit gesetzt werden, weil sie sich aller Retour-Frachten nach unseren Häfen entzogen sehen würde, da Spaniens und seiner Colonien Erzeugnisse fortan nur noch in Schiffen unter Vereins-Flagge oder unter, vom Verein begünstigten, Flaggen in die Vereins-Staaten importirt werden könnten \*), und ihr also nur die Ausfrachten von hier nach Spanien und Havana zu Gute kämen, bei welchen sie unmöglich ihr Bestehen finden würden. Gleiche Wirkungen würde der Flaggen-Verein auf alle andere Staaten äußern, welche uns seither so rücksichtslos behandelten. Und um solche Wirkungen zu erreichen, würde es gar nicht einmal erforderlich sein, daß auch Mecklenburg, Holstein &c. sich gleichzeitig mit Hamburg anschließen. Denn hier träte das nämliche Verhältniß ein, welches wir oben hinsichtlich Altona's entwickelt haben. Wohl aber würden diese Länder, eben so wohl wie Altona in dem oben erörterten Falle, sich nach einem Anschlusse Hamburg's, grade in Folge der durch denselben und durch den deutschen Flaggen-Bund hervorgebrachten Sachlage, sehr bald zu einem gleichen Schritte veranlaßt sehen.

Wir glauben durch diese Auseinandersetzung unseres Zustandes nach einem Anschlusse an den Zoll-Verein und unserer Einwirkung auf den letztern, sowohl die sub II., wie auch die sub III. rubricirten Behauptungen des Herrn Verf. hinreichend widerlegt zu haben.

Nicht minder haben wir aber auch gleichzeitig die große Wichtigkeit erwiesen, welche die Hanse-Städte für das innere Deutschland behalten müssen, so lange dasselbe noch auf einen Handel nach dem Auslande Anspruch macht. Für sie zeugt,

\*) Nordamerika hat durch Repressalien gegen Spanien bereits erreicht, was es auf dem Wege der Unterhandlung schwerlich erreicht haben würde. Die Spanischen Fahrzeuge sind aus den Nordamerikanischen Häfen so gut wie verdrängt worden. —

außer dem oben Gesagten, auch noch der schon früher erwähnte Standpunkt, den die Hanse-Städte, trotz so vielen Anfechtungen und zum Theil trotz eigener Erschlaffung, dennoch behaupten: ein richtiger Maassstab ihrer nicht ungewöhnlichen Lebenskraft. — Und wenn gewiß Niemand es im Ernste bestreiten wird, daß eigene Seehäfen das unerläßliche Bindungs-Glied in der Kette zwischen dem Handel und der Industrie des Inlandes mit denen des Auslandes sind und bleiben, sofern dem Verkehr die Selbstständigkeit gegeben werden soll, welche zu einem vollständigen Gedeihen desselben nothwendig ist: so dürfen wir es als ein um so größeres Glück betrachten, daß auch nicht einer der Vereins-Staaten nur einen einzigen Seehafen an der Nordseeküste besitzt, als grade dadurch jene Wichtigkeit noch bedeutend vermehrt wird: ein Umstand, der sofern wir ihn zu benutzen wissen, bei den Verhandlungen in Betreff des dereinstigen Anschlusses ein für uns erfreuliches Gewicht in die Waage legt. —

Die sub. IV. classificirten Bemerkungen des Verf. bedürfen hiernach, als in sich selbst zerfallend, keiner weiteren Erörterung, wenn wir ihm die Marine Preis geben, was von unserer Seite gern geschieht. Eine Vereins-Marine würde am Ende doch nicht viel mehr sein, als die erstandene Armee des Heil. Röm. Reichs, und in ihrem etwaigen Nutzen schwerlich ein Aequivalent gegen die verursachenden enormen Kosten bieten.

Wir wenden uns nunmehr noch speciell zu den Behauptungen des Verf., welche wir oben sub 5 und 6 bezeichnet haben, wäre es auch nur wegen der in sie aufgenommenen Citate aus Oslander.

Nur auf eine Bemerkung des Verf. erlauben wir uns zuvor noch, hier näher einzugehen. Er sagt nämlich: „Daß der Handel groß und blühend sein kann, ohne Navigations-Gesetze, beweisen die Hanse-Städte.“ Mit Erlaubniß des Herrn Verf. müssen wir denn doch gegen die Zulässigkeit dieses Beweises, ja selbst gegen die Beweisfähigkeit, sofern sie die Gegenwart betreffen soll, durchaus protestiren. Wir verweisen ihn auf das in dieser Schrift früher darüber Gesagte. Und auf ähnlichem Grunde wie diese Bemerkung beruht die Ansicht des Verfassers:



„Bremen beweise, daß die Rhederei der Navigations-Gesetze nicht „nothwendig bedürfe.“ Ziehe doch der Verf. von dem Erfolge der Bremer Rhederei in den letzten Jahren einmal den Theil ab, welchen wir unserer Lage nach ganz füglich als den uns eigenthümlichen ansehen können, und welchen wir gutmüthig genug waren, durch unzumuthige Gesetze, wir möchten sagen, absichtlich von uns zu bannen, (wir meinen den Theil des Geschäfts der Beförderung von Auswanderern, welcher uns bei einer geeigneten Legislation unbedingt zugeslossen sein würde): so verliert der aufgestellte Beweis schon sehr bedeutend. Wäre das aber auch nicht der Fall, möchte der Verf. im Ernst wohl behaupten, daß Bremen die früher ihm so ergiebige Fahrt nach Havana freiwillig geopfert habe, und daß es nicht mit größter Genugthuung eine wirkliche Reciprocität in seinen Verhältnissen mit England und anderen Ländern eintreten sähe; möchte er im Ernste behaupten, daß Bremen, im Bunde mit den Mittel- und Norddeutschen Staaten, und unterstützt durch zweckgemäße Repressiv-Gesetze, nicht eine ungleich blühendere Rhederei besitzen würde, als es sie bis jetzt hat? — Wir können ihm darüber mehrere schriftliche Mittheilungen, und über das Verhältniß zu Havana specielle, bittere Klagen der ersten Bremer Rheder vorlegen, die ihn wohl veranlassen dürften, die angeregte Behauptung ohne Weiteres zurückzunehmen. Der Herr Verf. scheint gar nicht bedacht zu haben, wie sich die Lage der Bremer Rhederei gestalten wird, wenn einmal die Auswanderung aufhört oder nur abnimmt, und Bremen dann keine anderen Auswege zur Beschäftigung seiner Schiffe offen stehen, als es sie, mit Ausnahme der Beförderung von Auswanderern, jetzt besitzt! Nicht so ruhig, wie der Verfasser, sieht Bremen in dieser Beziehung der Zukunft entgegen.

Wir kommen nunmehr zu den Aeußerungen Oslander's, die der Verfasser S. 25 ff. anführt; auch unsererseits gern diese Gelegenheit ergreifend, zu bekennen, daß wir, weit entfernt, Oslander's Animosität gegen Nebenius zu theilen, vielmehr den großen Verdiensten des letzteren um unser Deutsches Vaterland eine hohe Achtung zollen. Nach Oslander würde nun „der so „genannte Zwischenhandel unter einer Zollgesetzgebung, wie die

„der Vereins=Staaten, gewiß sehr leiden, wo nicht  
 „ganz verschwinden, da derselbe zu seiner Bewegung  
 „völliger Handelsfreiheit bedarf. Vergebens würde man  
 „sich schmeicheln, diesem Uebel durch die Gestattung möglichst  
 „freier Niederlagen oder Entrepots abhelfen zu können. Sobald  
 „die Zölle nur einigermaßen bedeutend sind, ist zur Abwehrung  
 „von Unterschleifen eine strenge Aufsicht von Seiten der Zoll=  
 „behörde in solchen Niederlagen erforderlich, woran sich gar  
 „mannigfache Formalitäten knüpfen, welche die zarten Nerven  
 „des Zwischenhandels nicht ertragen.“

Der Verf. scheint zu glauben, daß er schon mehr, als genug  
 gethan habe, indem er diesen Ausspruch als unbezweifelte Auto=  
 rität hinstellt, und einige eben nicht tiefgreifende Bemerkungen  
 hinzufügt. — Etwas skeptischerer Natur, als er, hätten wir  
 aber doch gern den angeregten Satz durch Argumente, durch  
 wirkliche, eindringende Argumente unterstützt gesehen, anstatt  
 mit einigen Phrasen abgefunden zu werden, die nicht gar  
 viel bedeuten, ja, merkwürdig genug, den Ausspruch  
 Osiander's sogar noch schwächen. So sagt der Verfasser  
 S. 26: „Wenn England bei dem Entrepot=System  
 „einen sehr bedeutenden Zwischenhandel unterhält,  
 „so liegt der Grund davon in ganz besonderen Ver=  
 „hältnissen, die nirgend anderswo in gleichem Grade  
 „zu finden sind;“ läßt uns aber grade in dem Augenblicke,  
 wo wir nun eine Aufklärung dieser besonderen Verhältnisse er=  
 warten durften, über dieselben gänzlich im Dunkeln, und wahr=  
 scheinlich aus sehr guten Gründen; denn allein der enorme Umsatz  
 alles fremden Korns in den Englischen Bonds \*) ist für die  
 Möglichkeit eines sehr ausgedehnten Umsatzes in Entrepots zu  
 schlagend. Suchen wir nun selbst, da wir von dem Verf. auf  
 der Oberfläche gelassen werden, etwas weiter in die Sache ein=  
 zudringen.

Der Zweck des Entrepots, das uns bei einem Anschlusse an  
 den Zoll=Verein eingeräumt werden müßte und würde, ist die

\*) Derselbe betrug 1851 von fremdem Getreide: 55,541,809 Mds.



Begründung der größest möglichen Freiheit für den Welthandel und den nicht versteuerten Binnenhandel, und eine Folge derselben die gänzliche Absonderung des Zwischenhandels von dem versteuerten Binnenhandel, ohne jedoch darum den Lägern im Entrepot die Befähigung zu rauben, durch Besteuerung dem versteuerten Binnenhandel zugeführt zu werden. Es giebt nun bekanntlich verschiedene Arten von Entrepots, und zwar Regierungs-Entrepots, Privat-Entrepots (welche beide Gattungen wir als wirkliche Entrepots bezeichnen möchten, weil diese Entrepots in Gebäuden etablirt werden, welche die Zollfreiheit genießen; eben darum aber auch von der Zoll-Linie eximirt werden), und die bereits oben angedeuteten Entrepots fictifs, welche darin bestehen, daß der Geschäftsmann ein gewisses Quantum Waaren beim Import in die Zoll-Linie von der Zoll-Verwaltung zugetheilt bekommt, solches auf seinen eigenen Speichern lagert, und nach Verlauf eines bestimmten Zeitraumes das Quantum, welches er verwandt hat, ausweisen und verzollen muß, während er für den nicht verwandten Theil keinen Zoll zu erlegen braucht. — (Unsere Manufacturwaaren-Händler, welche in den Vereins-Staaten, z. B. in Leipzig, stehende Läger haben, kennen dieses Entrepot fictif aus Erfahrung.) — Für Hamburg würden wir nun beide Arten des Entrepots für sehr zweckmäßig erachten, und würden vorschlagen, daß man für die wirklichen allgemeinen Entrepots ein passliches Terrain (etwa einen Theil des Grasbrooks, oder einen Platz in St. Pauli am Elbufer, vom Hanf-Magazin aufwärts) einräumte, welches von der Zoll-Linie ganz abgetrennt bliebe. Nichts würde uns dann hindern, das Entrepot eben so einzurichten, wie in Genua der auf gleiche Weise von dem Zoll-Districte isolirte Porto-Franco eingerichtet ist, in welchem man, außer den Speichern, auch noch — allerdings beschränkte — Comptoirs findet, die vereinzelt an Kaufleute in Miethe gegeben werden. In einem so abgetrennten, ganz isolirt gehaltenen Entrepot, wie wir es auf einem Theile des Grasbrooks oder in St. Pauli an der Elbe herstellen könnten, würden die Zoll-Formalitäten keinesweges störend zu sein brauchen, da das Entrepot ja eine Exemption vom Zolle sein soll. Die ganze Schärfe der Controlle würde erst da eintreten, wo die Gränze des Entrepots

und die Zoll=Gränze sich berühren, also nicht für den Transit, sondern für den versteuerten inländischen Handel. Wir wüßten demnach auch nicht, woher die von Oslander erwähnten Formalitäten entstehen sollten, welche „die zarten Nerven des Zwischenhandels nicht ertragen würden,“ vorausgesetzt, daß man sie nicht absichtlich und ohne allen Grund bis zu einem solchen Grade schärfte. Und dieses steht wahrlich nicht zu erwarten, da man doch schwerlich die Inconsequenz begehen wird, die Freiheit, die man grade durch Entrepôts bezweckt, durch Liebhaberei für unnöthige Formalitäten wieder aufzuheben. \*) Nur dadurch können wir uns Oslander's Bemerkung erklären, daß lediglich jene Entrepôts fictifs, oder die bisher im Zoll-Verein bekannten Niederlags-Hallen, Kaufhäuser u. ihm vor Augen geschwebt haben. Es eignen sich freilich Entrepôts fictifs mehr zur Erleichterung des versteuerten, als des unversteuerten inländischen und Transit-Handels, obgleich dasselbe immerhin Speicher-Eigenthümern auch für größeres Lager sehr willkommen und nützlich sein würde, daher dessen Erlangung ebenfalls sehr für uns zu wünschen stände. Indes ist hier lediglich von wirklich freien, allgemeinen Entrepôts die Rede.

Es sei uns erlaubt, den Verf. auf einige Augenblicke zu verlassen, um einige, Hamburg betreffende, mehrseitig erwähnte Verhältnisse in Beziehung auf die Einrichtung von Entrepôts zu untersuchen. — Man hat hin und wieder geäußert, die Etablirung eines allgemeinen Entrepôts sei ganz unthunlich; man hat gefragt, wie die Kosten zu den bedeutenden Bauten erschwungen werden sollten, und wie man es zugeben könne, daß der Grundwerth der Speicher und Erben überhaupt eine solche Verminderung erleide, wie es der Fall sein müßte, wenn der größte Theil der Speicher auf einmal leer stehe?

Was den Kostenpunkt anbelangt, so wäre derselbe bei aller Bedeutsamkeit wohl nicht so erheblich, daß er nicht zu erschwingen wäre. Wenn wir z. B. den gegenwärtigen, hinsichtlich seiner

\*) Gewiß müßte übrigens dieser Gegenstand in den Verhandlungen vor dem Beitritt zum Zoll-Verein mit der höchsten Aufmerksamkeit wahrgenommen werden.



Unbedeutsamkeit durchaus unschädlichen Zoll nur auf einige Jahre als Entrepot-Gebühr fortbestehen ließen, so würde schon ein Erflechtliches des Auslage-Capitals gedeckt sein. Man kann hier nicht einwerfen, daß diese Abgabe dadurch dem Staats-Bedürfnisse entzogen würde, und durch andere Steuern gedeckt werden müsse; denn als Regel ist es doch anzunehmen, und es wäre sehr wünschenswerth, daß das Entrepot von jeder wirklichen Zoll-Auslage befreit bliebe.

Eben so können wir die hin und wieder in Betreff der Beeinträchtigung des Grundwerths im Allgemeinen geäußerten Befürchtungen nicht theilen. Manche Speicher würden ja dadurch schon Verwendung finden, daß einige bedeutende, vom Zoll eximirte Rohstoffe, wie Baumwolle und sämtliche inländische Producte, wie Getreide und Wolle, ferner Branntweine, so wie auch sämtliche inländische Fabrik- und Manufactur-Waaren 2c. überall gespeichert werden dürften. Andere, von Wohnhäusern getrennte, Speicher würden sich dagegen zu Entrepots eignen, während wiederum andere zu Entrepots fictifs benutzt werden könnten. Auch sind wir der Ansicht, daß Hamburg's Bevölkerung nach unserem Anschlusse an den Zoll-Verein sich in viel größeren Proportionen vermehren müßte, als es seither geschehen; wir sind der Meinung, daß nach dem Anschlusse manche Fabriken sich hierher ziehen und großer Locale bedürfen würden: Gründe genug eher auf ein Steigen, als auf ein Fallen des Grundwerths und der Miethen zu schließen. \*) Indes wollen wir damit keinesweges gesagt haben, daß nicht vielleicht die jetzigen Speicher-Eigenthümer sich theilweisen Verlusten ausgesetzt sehen würden. Besteht denn aber der Staat aus Speichern, und soll man das Staatswohl opfern, um nur den Speicher-Eigenthümern große Einnahmen zu sichern? Und diesen Zweck würde man obendrein durch den Nichtanschluß an den Zoll-Verein nicht einmal erreichen können;

\*) Cöln beweist durch die Zunahme seiner Einwohnerzahl die Richtigkeit dieser Ansicht factisch. Als es Preußen einverleibt wurde, hatte es circa 45,000 Einwohner, gegenwärtig besitzt es deren circa 75,000.

denn ohne eine Anregung der inneren Lebenskräfte unseres Handels würden wir doch bald manche Speicher leer stehen sehen!

Wir kehren hier zu dem Verf. zurück, und zwar zu dessen Citaten aus Oslander, in denen es ferner heißt: „Wer mit der „Natur des Handels vertraut ist, wird gewiß keinen Augenblick „zweifeln, daß der hohe Schwung, den der Handel von „Hamburg und Bremen genommen hat, nicht allein „ihrer günstigen Lage, sondern auch der völligen „Freiheit, die er daselbst genießt, zuzuschreiben ist. „Unter andern haben einige Französische Seeplätze für den transatlantischen Handel eine bessere Lage, als jene beiden Deutschen „Städte, und doch stehen sie gegen diese weit zurück.“ Wäre dieser Satz gegründet: woher käme es dann, daß, ungeachtet unsere sogenannte Handelsfreiheit durchaus unangetastet dasteht, die Hansestädte immer mehr in eine Lage gerathen, welche nicht so bleiben kann, und deren schleunigste Aenderung von Lage zu Lage wünschenswerther erscheint? Nicht der Genuß einer commerciellen und einer politischen Freiheit, wie die unsrige, ist der mächtige Sporn zu Unternehmungen, und in ihrer Folge zur Anknüpfung und Ausdehnung inländischer und transatlantischer Verbindungen, sondern lediglich die Aussicht auf Gewinn. Diese Aussicht findet aber nur da Statt, wo die Möglichkeit der Concurrenz gegen fremde Nationen vorliegt, eine Möglichkeit, welche die Hansestädte durch ihre immer isolirter gewordene Stellung mehr und mehr eingebüßt haben, und welche wir nur durch eine innige commercielle Vereinigung mit dem Deutschen Vaterlande wiedergewinnen können.

Möchte der Verfasser doch nur nicht nach jeder ihm nur einigermaßen paßlich dünkenden Erscheinung in der Handelswelt haschen, um sie ohne alle gründliche Untersuchung nur sofort als unumstößlichen Beweis für seine Behauptungen aufzustellen, mit der sie doch gar nichts gemein haben, oder zu der sie doch nur in halber Beziehung stehen. Wir sprechen hier zunächst von der Anwendung seiner in der Anmerkung zu S. 26 vorkommenden Exclamation: „Wie geringfügig sind nicht die directen Unter-



„nehmungen von den Holländischen Seeplätzen nach Havana und  
 „Brasilien, wo Holland keines Colonial-Monopols genießt, gegen  
 „diejenigen, welche Hamburg und Bremen ebendahin machen!“  
 Es handelt sich bei der Erörterung der Frage über den Anschluß  
 nicht absolut um die Gegenwart, sondern in höherem Grade  
 noch um die Zukunft, und glaubt der Verf., daß Hamburg, ohne  
 eine wesentlich veränderte Gestaltung seiner Verhältnisse, trotz  
 der Beschränkung unseres Zuckermarktes durch den Holländischen  
 Tractat, trotz des durch Holländ. Importen verringerten Caffee-  
 Marktes, trotz des Druckes, der auf unserer Rhederei haftet, trotz  
 der täglich wachsenden Concurrenz England's im Manufactur-  
 waaren-Handel auf überseeischen Märkten, und trotz des Erlöschens  
 des Brasilischen Tractats: glaubt der Verf., fragen wir, daß  
 trotz so vieler schweren Mißstände Hamburg noch für lange Zeit  
 seine Verbindungen mit Cuba und Brasilien ungeschmälert erhalten  
 wird? Wir glauben es nicht! Wohl aber glauben wir, daß  
 während unser Verkehr mit jenen Ländern schon an und für sich  
 einer Abnahme unterliegt, Holland, begünstigt durch seinen Trac-  
 tat mit den Vereins-Staaten, gar bald auch eine bedeutendere  
 Stelle in dem Brasilischen und Havanefer Handel einnehmen,  
 und so obendrein auch seinerseits noch zur Schmälerung unserer  
 Verbindungen mit jenen Ländern beitragen wird, wenn wir nicht  
 unverzüglich die nöthigen Mittel zur Schätzung unserer Interessen  
 ergreifen.

Am Ende des Sages droht der Verf. damit, daß, „so weit  
 „er zu urtheilen im Stande, es nicht unwahrscheinlich sei, daß  
 „bei der Einführung der Zollgesetzgebung der Vereins-Staaten  
 „in Hamburg und Bremen manche reiche Handelshäuser sich  
 „aus den Geschäften zurückziehen würden, blos um den Unan-  
 „nehmlichkeiten zu entgehen, womit die Erfüllung der vielen  
 „Formalitäten dieser Gesetzgebung verbunden ist.“ Wir können  
 ihm noch viel Furchtbareres mittheilen. Alles Ernstes, ja mit  
 allem Eifer, versicherte uns unlängst nämlich ein guter Freund  
 bei Besprechung über den Anschluß an den Zoll-Verein wörtlich:  
 „Wenn wir uns heute anschließen, springe ich morgen ins  
 Wasser.“ Und man könnte so grausam sein, nicht darum allein  
 schon jeden Gedanken an den Anschluß fahren zu lassen?!!

Wenn nun der Verf. mit Oslander S. 25 und 26 sagt:  
 „Das Handels-Interesse der Vereins-Staaten be-  
 „ruht im Wesentlichen auf nichts Anderem, als auf  
 „der Gelegenheit, den Ueberfluß der einheimischen  
 „Natur- und Industrie-Producte höchst möglich ab-  
 „zusetzen, und sich dagegen so billig als möglich  
 „fremde Gegenstände aller Art, deren man bedarf,  
 „zu verschaffen;“ so möchten wir diese Behauptung, sollen  
 wir mit ihr einverstanden sein, doch dahin abändern, daß das  
 Interesse des Vereins nicht allein darin besteht, den Ueberfluß  
 der einheimischen Natur- und Industrie-Producte höchst möglich  
 abzusetzen, sondern auch zur Vermehrung dieses Ueberflusses  
 grade durch die größere Leichtigkeit des Handels immer mehr  
 Aufmunterung zu geben, und sie einem solchen Umfange zuzu-  
 führen, daß die unbeschäftigten Hände auf entsprechende Weise  
 hinreichende und zufriedenstellende Beschäftigung finden, also  
 die Cultur des Bodens und die Industrie mehr und mehr zu  
 heben. Bis jetzt ist Deutschland leider noch keinesweges bis zu  
 dieser Stufe gediehen. Die Tausende von Auswanderern, die  
 jährlich sich nach fremden Welttheilen übersiedeln, liefern den  
 besten Beweis. Wer etwas tiefer das Auswanderungs-Wesen  
 erforscht hat, wird zu der Ueberzeugung gekommen sein, daß  
 gewiß die meisten Auswanderer nur deshalb ihr Vaterland ver-  
 lassen, weil sie trotz ihrer Tüchtigkeit als Land-Arbeiter und Hand-  
 werker wegen Mangels an hinreichender Arbeit ihr Fortkommen  
 im Vaterlande nicht mehr finden. Die Mehrzahl besteht aus  
 rüstigen Leuten, und im Allgemeinen kann man annehmen, daß  
 eine Gesellschaft nicht leicht ganz ohne Mittel Deutschland ver-  
 läßt, vielmehr ein angemessenes, wenn auch nicht großes Betriebs-  
 Capital mitnimmt. So vermindert sich also in Deutschland das  
 Capital an Kräften und an Geld gleichzeitig. Und das Schlimmste  
 bleibt dabei noch, daß die Auswanderer zum Emporkommen ihres  
 neuen Vaterlandes nach allen Kräften beitragen, dasselbe also auch  
 um so viel eher in den Stand gesetzt wird, uns zu entbehren, ja  
 gegen uns in Concurrenz zu treten. Der früher erwähnte Bericht  
 aus New-York, wonach bedeutende Mehl-Beziehungen von Nord-



Amerika nach England gemacht worden, liefert dafür einen sprechenden Beleg, und wird um so bedeutsamer, wenn wir anderweitigen Mittheilungen Glauben schenken dürfen, wonach man in Liverpool von Nord-Amerika aus der diesjährigen Aerndte 1,500,000 Baril Mehl erwartet.

Ganz stimmen wir Osiander bei, wenn er fortfährt (S. 27): „Man beraube die Märkte der Hansestädte ihrer Handelsfreiheit, und es kann nicht ausbleiben, daß sowohl der fremden Käufer, als der fremden Verkäufer sich weniger einfinden, wodurch sowohl der Absatz der inländischen Natur- und Industrie-Producte, als der Ankauf der auswärtigen Handelsgegenstände nothwendig erschwert wird;...“ nur müssen wir uns eine richtige Auslegung des Ausdrucks „Handelsfreiheit“ vorbehalten. Allein eine vernünftige Handelsfreiheit, oder eigentlicher eine Erleichterung des Handels, kann hier, wenn überhaupt die Behauptung treffend sein soll, als unerläßlicher Hebel zu der Herbeiziehung von Käufern verstanden werden, eine Handels-Freiheit, oder vielmehr eine Handels-Erleichterung, welche auf weisen Principien beruht, d. h. die, indem sie die Einfuhr auf's Möglichste erleichtert, nichts desto weniger aber auch Beförderung und Erweiterung des Absatzes, Erhaltung eines würdigen Standpunktes in der handelnden Welt überhaupt, und Wahrnehmung der eigenen Interessen bezweckt. Was Einfuhr ohne Absatz, oder nur ohne hinreichenden Absatz für einen Markt bedeutet, werden wir in Folge des Holländischen Tractates bald genug noch mehr an uns selbst erfahren, als es bereits der Fall ist, wenn wir nicht ungesäumt die kräftigsten Schutzmittel ergreifen. Der oben angeführte Umstand, daß schon so bedeutende Ordres auf Lumpen von Berlin nach Amsterdam ertheilt worden, giebt uns einen Maßstab in Zahlen dafür an die Hand. Der Anschluß an den Zoll-Verein würde uns für den auswärtigen Handel durch ein richtig, liberal eingerichtetes Entrepot eine fast noch größere Freiheit gewähren, als unsere jetzige ist, da wahrscheinlich mit der Zeit der Entrepot-Zoll ganz abgenommen würde; er würde unserem auswärtigen und inländischen Handel und unseren

Gewerben einen Schutz verleihen, den wir jetzt gänzlich entbehren; er würde also auch, gegen die Behauptung Osiander's, die Käufer nicht vertreiben, sondern sie uns zuführen. Und man kann noch gegen eine solche Stellung ernstlich zu Felde ziehen!

Das Wort „Handelsfreiheit“ lehrt uns hier übrigens aufs Neue, wie illusorisch allgemeine Bezeichnungen oft werden, sobald wir sie speciell anwenden wollen. Wir Hamburger z. B. rühmen uns einer unbedingten Handelsfreiheit, deren Verlust wir tief betrauern würden, und können doch nicht einmal unsere eigenen Waaren in eigenen Schiffen nach Havana verladen, ohne daselbst einen Zoll zu erlegen, der eine förmliche Prohibition ist. — Rund um uns her finden wir unseren Handel erschwert, beschränkt, auf eine Weise, daß Jeder, selbst der Verf., darin übereinstimmt, daß es nicht so bleiben kann, und trotz dieser Beschränkungen, trotz der manchen auf uns lastenden, Prohibitionen gleichkommen-den Maßregeln träumen wir doch noch von Freiheit unseres Handels!!!

Nach dieser Erörterung der oben mit V. bezeichneten Rubrik wenden wir uns nun zu der sub VI. erwähnten Befürchtung des Verf., als ob das von ihm zur Beförderung des Handels als nothwendig geschilderte Waaren-Assortiment durch ein Entrepot leiden müsse. Ist jene Befürchtung zwar durch das oben Gesagte bereits beschwichtigt, so wollen wir dem Gegenstande schließlich doch noch einige Bemerkungen widmen. Selbst wir in der Freiheit Geborenen unterliegen factisch so wenig der Scheu vor den Formalitäten des Entrepots, daß wir keinen Anstand nehmen, unsere Waaren nach Havana, England oder wohin es sonst sein mag, in's Depot zu senden. Eben so wenig würde, wir dürfen es dreist annehmen, einerseits das Ausland, das ja eben auch alle Auswege zum Absatz auf's Eifrigste benützt, uns seine Erzeugnisse irgend vor-enthalten, andererseits aber würden wir, in Folge der innigeren Verketzung mit Deutschland, und des aus einem Anschlusse der Hansestädte unausbleiblich erfolgenden Impulses auf Deutsche Industrie, an die Stelle der jetzigen, etwa mit Ausnahme von Leinen, Tuch, Wollenwaaren und Glas, äußerst mangelhaften Depots



Deutscher Manufactur-Waaren, bald die reichsten Niederlagen des Deutschen Kunstfleisses aufzuweisen haben, also auch das vom Verf. erwähnte Waaren-Assortiment nur befördert, nicht aber behindert sehen. Und ganz das Nämliche ist in Bezug auf unsere transatlantischen Unternehmungen der Fall, hinsichtlich deren der Verf. die Besorgniß äußert, daß „die Vertauschung des Zoll-Systems mit unserer Handelsfreiheit, weil eine Beschränkung „unseres Waaren-Zustusses nothwendig daraus hervorgehen müsse (?), „nicht anders als nachtheilig auch auf sie wirken könne.“ Welchen günstigen Einfluß der Verein, mit einer tüchtigen Navigations-Acte, abgesehen von dem Zustusse von Waaren, auf unsere transatlantischen Verbindungen, auch noch in anderer Beziehung, in der Wirklichkeit äußern würde, haben wir bereits genügend darge-  
than. Nur noch ein Beispiel wollen wir dem Gesagten hinzufügen. Trotz unserer Freiheit wird nämlich Niemand sich geneigt fühlen, zu den jetzigen Havaneser Preisen Havana-Zucker zu beziehen, da wir hier schon weit unter pari stehen, und die erfreuliche Aussicht haben, durch die erbaulichen Folgen des Holländ. Tractats noch mehr herunterzugehen. Trotz der Formalitäten des Zoll-Vereins würde dagegen schon manche Speculation angeregt werden, wenn ein näher Anschluß uns Aussicht gäbe, daß eigene Fabriken in gehöriger Anzahl wieder entstünden, und daß wir nach dem Inlande mit Holland wieder concurriren könnten, also daß ein regeres Leben und ein richtigeres Verhältniß einträte. Somit wäre denn auch dieser sechste Punkt zur Erledigung gebracht.

Der Verf. kommt in § 12 nun zu der Frage: „Soll die Deutsche „Seeflässe in ihrer Absonderung verharren?“ und verwirft hier die Ansicht, daß Hamburg als Freihafen des Vereins erklärt werden müsse. Wir stimmen ihm hierin zwar ganz bei, weil das am Ende nicht viel mehr hieße, als uns in unserer gegenwärtigen Lage zu lassen; müssen aber unsere bescheidenen Zweifel darüber aussprechen, daß er die Meinung der Preussischen Regierung genügend erkundet hat, um ihr mit einer nur irgend begründeten Wahrscheinlichkeit die Geneigtheit zuschreiben zu können, daß sie sich für die Belassung der Hansestädte als Freihäfen erklären werde.

Der Verf., nachdem auch er sich ferner dahin geäußert hat, daß „er „es weder glaube noch wünsche, daß die gegenwärtige Stellung der Städte zum Verein, welche in Wahrheit „die des Auslandes oder gar keine sei, fortbestehen „werde oder möge,“ will dagegen einen Vertrag des Zoll-Vereins mit der ganzen Deutschen Secküste, um durch denselben die Wiederholung ähnlicher Erfahrungen, wie die Einführung des Dänischen Transit-Zolls sie uns hat machen lassen, zu verhüten, und um den Wechselverkehr zwischen Küstenland und Inland nicht den wechselnden Entschlüssen verschiedener Gesetzgebungen zu überlassen. Er will also nicht etwa einen neuen Navigations-Tractat, wie wir und Preußen ihn mit England abgeschlossen haben; auch nicht etwa einen neuen Handels-Tractat, sondern einen Vertrag, der administrative Bestimmungen verschiedener Staaten reguliren und in Uebereinstimmung und Gleichförmigkeit bringen soll. Hätte es doch dem Verf. gefallen, uns eine Skizze dieses Vertrags zu entwerfen! Gewiß, er würde bei Erwägung der verschiedenen Interessen, bei Erforschung, auf welche Weise die verschiedenen Interessen unparteiisch wahrgenommen und geschützt werden müßten, einen Grundriß zu Tage gefördert haben, der dem Wesen nach ein reiner Zoll-Vertrag gewesen sein, und dem nur noch der Name gefehlt haben würde. Der beste Beweis liegt in dem Schluß-Capitel des Verf., worin er selbst zugesteht: „Das ganze Deutschland soll es sein!“ (S. 31) und ferner: „Wir „haben die Verständigung mit dieser (der Deutschen „Secküste nämlich dem Verein gegenüber) als ein Verdürfniß bezeichnet. Und zwar als ein gegenseitiges. Beiden Theilen muß daran gelegen sein, daß „die Verhältnisse vertragsmäßig geordnet, und nicht „von zufälligen, einseitigen Entschlüssen verschiedener Gesetzgebungen allein abhängig sein mögen.... Die Hansestädte werden ohne Zweifel am „wenigsten anzubieten haben, wenn es um gegenseitige Zugeständnisse sich handelt.... Trete nur in „Dem, was werden soll, recht lebendig hervor, daß „es dem Ganzen gilt.“



Was heißt das anders, als es ist für die Hanse-Städte nothwendig, ihre mit den Interessen des inneren Deutschlands der Natur nach so eng verbundenen, jetzt aber factisch von ihnen getrennten, eigenen Interessen mit den Deutschen Interessen wieder zu vereinigen. Denn wie anders ist wohl eine gegenseitige Verständigung möglich, und welche andere solide Basis ist wohl für die vertragemäßige Ordnung der Verhältnisse zu erlangen? So fänden wir uns, nach mancher Meinungs-Verschiedenheit, schließlich dennoch an einem und demselben Ziele mit dem Verf. wieder zusammen.

Und in der That kann auch wohl Niemand, der nur einigermaßen unsere gegenwärtige Lage überblickt, zu einem anderen Ziele gelangen. Der Holl. Vertrag hat uns in dieser Beziehung eine Lehre gegeben, die auch für den Schwergläubigsten überzeugend sein muß. Der Verf. erwähnt dieses Tractats und der nachträglichen Cabinets-Ordre in der 13. Abtheilung nur eigentlich von einer Seite, wie er, der Zeit der Ausgabe seiner Schrift nach, es auch wohl nicht anders konnte. Einige Monate haben uns gezeigt, wie es denn eigentlich mit der Gleichstellung mit Holland gemeint war. Unsere Verhandlungen, obgleich Hamburg nicht kleine Opfer bot, haben zu nichts geführt. Und wir wollen uns darüber freuen; denn jedes Opfer, das wir der Gleichstellung mit Holland bringen, ist, so lange Holland Ausfuhr-Prämien auf seine raffinirten Zucker bewilligt, so lange es uns für seine Caffee-Versendungen nur noch als Expeditours zu verwenden braucht, zu bedeutend für die Vortheile, welche wir durch einen Tractat erringen können. In der oben angelegten kleinen Schrift: „Die Hanse-Städte in ihrem Verhältniß „zu den Staaten des Deutschen Zoll-Vereins 2c. \*),“ ist dieser

---

\*) Der Verf. jener kleinen Schrift spricht sich darüber nämlich wie folgt aus: „Von unserer Behörde sind zwar bekanntlich nunmehr „Unterhandlungen mit Preußen angeknüpft worden, um uns „in jeder Rücksicht Gleichstellung mit Holland auszuwirken. „Liegt aber jetzt noch eine gänzliche Gleichstellung „auf dem Wege eines Tractats, der lediglich den „Waarenhandel umfaßt, im Bereiche der Möglichkeit?

Gegenstand bereits behandelt, und wie wir uns durch genaue Erforschungen in Holland selbst überzeugt haben, von der allein richtigen Seite ins Auge gefaßt worden.

Erweist sich uns nun ein Anschluß an den Zoll-Verein als wünschenswerth, als nothwendig, ja als unerläßlich, so entsteht die Frage:

„Welcher ist der rechte Zeitpunkt zum Anschlusse?“

Eine Maaßregel, wie unser Beitritt zum Vereine, trägt eine so große Wichtigkeit in sich, daß sie von allen Seiten und nach allen Richtungen hin nicht zu sorgfältig, nicht zu gründlich vorbereitet werden kann. Die gründlichsten Vorarbeiten werden erfordert, um eines Theils unseren wahren Standpunkt zum

„Diese so wichtige Frage müssen wir zu unserm Bedauern mit einem entschiedenen „Nein“ beantworten. Eine uns am empfindlichsten berührende Seite des Holländischen Tractats ist unbestritten die Erleichterung der Einführung der Holländischen Lumpen in die Vereins-Staaten, und zwar besonders aus dem Grunde, daß den Lumpen-Raffinerien Hollands durch die ihnen von der Regierung gewährte Prämie ein Uebergewicht über die Raffinerien der freien Hanse-Städte gesichert worden ist, gegen welches wir nie werden siegreich ankämpfen können. Man hat hin und wieder mit Zuversicht behauptet, die Holländische Regierung werde die Prämien-Vergütung sistiren, da sie diese Ausgabe nicht länger bestreiten könne. Gänzlich hat man dabei aber wohl übersehen, daß die Ausgabe der Prämie ein wichtiges indirectes Beförderungsmittel für den Anbau Java's ist, und sowohl durch Erreichung dieses Zweckes, der Ausdehnung des Anbaues Java's, als auch durch den daraus erfolgten und immer mehr erfolgenden Aufschwung des Handels und der Rhederei Hollands, mehr als aufgewogen wird. Holland kann daher diese Waffe mit aller Ruhe und Bequemlichkeit so lange gegen uns führen, als es solches irgend für nothwendig erachtet. Und würde wohl ein Handels-Tractat mit Deutschland uns vor den Differenz-Böllen zu sichern vermögen, welche bei Exportation der Java-Producte auf uns lasten? Außerdem werden wir aber auch als tractirende Parthei gegen Vereins-Staaten immer in unserer Stellung als Ausland verbleiben, und wie mögen wir uns überhaupt nur träumen lassen, daß es uns Hanse-Städten in unserer Isolirung je gelingen



Vereine in sein rechtes Licht zu setzen, sie werden erfordert, um andern Theils die zweckmäßigsten Stipulationen des Vertrags, wie sie dem Inlande und uns zum wahren Besten gereichen, zu basiren. Die wirklich nothwendige Zeit würden wir den Vorarbeiten ohne allseitigen Nachtheil nicht entziehen können. Zu diesem Zwecke würden wir nun unmaßgeblich vorschlagen, daß ungesäumt eine Commission errichtet würde, welche sich ausschließlich mit den Vorarbeiten zu beschäftigen hätte, eine Commission, die nicht allein selbst aus dem Vorhandenen sammelte, sondern auch eine Anzahl Handel- und Gewerbe-Treibender aus allen den verschiedenartigen Zweigen vor ihr Forum beriefe, und mündliche oder schriftliche Depositionen über die Verhältnisse der verschiedenen Branchen entgegenähme, vielleicht auch einige der Mitglieder dieser Branchen als ihre Beigesessenen erwählte. Aber eben so wesentlich, wie die Anwendung der erforderlichen Zeit zu den Vorarbeiten, ist auch jede Vermeidung eines unnöthigen Zeitverlustes; denn wohin wir blicken finden wir Mängel auf unserm Handel und auf unserer Industrie haften, welche in dem Grade anwachsen müssen, in welchem wir auf unserm gegenwärtigen Standpunkte verharren. Je schleuniger wir Hülfe finden, desto besser also auch für uns; je früher wir dem Vereine uns anschließen, desto früher dürfen wir die günstigen Folgen davon, also Hülfe er-

---

„werde, mit großen Handels-Staaten, die außer der politischen auch eine ungleich wichtigere commercielle Preponderenz durch ihren bedeutenderen inländischen Consum in die Waage zu legen haben, erfolgreich zu concurriren? — Daher können auch Tractate mit Deutschland höchstens als Valiativ für uns wirken, sie können, wie wir gezeigt haben, den Beeinträchtigungen, welche bereits gegen uns stattgefunden, und welche uns jeder neue Tractat zwischen größeren Mächten und dem Vereine aufs Neue bereitet (und aller Wahrscheinlichkeit nach haben wir den Abschluß wichtiger Tractate dieser Art schon binnen Kurzem zu gewärtigen), nicht den gehörigen Damm entgegenstellen.“

warten \*). Außer diesen Gründen giebt es noch eine besondere Ursache, die Sache mit allen Kräften zu beschleunigen. Die Haupt=Verträge des Vereins laufen mit Ende 1842 ab. Mehrseitig ist die Erneuerung der Verträge, und zwar auf fernere 12 Jahre, von den Betheiligten beschloffen worden. Es wird eine Revision, und vielleicht eine Aenderung einzelner Geseze und des Tarifs eintreten. — Hier also der günstigste Moment für Hamburg, über seinen Anschluß zu verhandeln und gleichzeitig diejenigen Bestimmungen wegen Entrepôts und in anderer Hinsicht zu bewirken, welche dem Anschluß Hamburgs für uns und für den Gesamt=Verein erst seine wahre und segensreich Wirksamkeit zu sichern vermögen. Nicht ohne große Nachtheile würden wir diesen Zeitpunkt versäumen, denn sind die neuen Geseze und der neue Tarif erst ausgearbeitet und ratificirt worden, so würden wir schwerlich noch viele Abweichungen, so dringend rathsam sie auch sein möchten, erlangen können. Aber nicht müßig dürfen wir in der Zwischenzeit die Hände in den Schooß legen, nicht unthätig die Zukunft erwarten. Es müssen Maaßregeln getroffen werden, daß nicht Holland einen immer größern Theil unseres Handels an sich ziehe: wir müssen Mittel ergreifen, daß unser Handel uns ungeschmälert erhalten werde, und sollte es selbst nicht unbedeutende Opfer erfordern. Und diese Maaßregeln, diese Mittel liegen nicht sehr fern. Sehen die Vereins=Staaten nur erst unsern guten Willen, unsere Interessen mit denjenigen Deutschlands zu vereinigen, so werden auch sie uns gewiß gern entgegen kommen, und uns bis zum Abschlusse wenigstens eine Gleichstellung mit Holland garantiren. Verbinden wir mit dieser Gleichstellung nun ebenfalls eine Ausfuhr=Prämie als provisorisches Schutzmittel, so wäre unbedingt vielen schädlichen Einflüssen der Zugang abgeschnitten.

---

\*) Man übersehe hier nicht, daß das Getreide=Geschäft in den letzten zwei Jahren ein bedeutender Hebel unseres Handels war, und daß ohne die Blüthe dieses Geschäftszweiges der Zustand im Allgemeinen in mancher Beziehung ein noch weniger erfreulicher sein würde, als er es jetzt ist.



So sehr wir übrigens eine Ausfuhr-Prämie in dem vorliegenden Falle und bis zu unserm Anschlusse an den Deutschen Zoll-Verein unsere Billigung geben, wenn gleich sie durch einen früheren Anschluß hätte erspart werden können, eben so sehr würden wir uns aus manchen Gründen gegen eine solche Maaßregel erklären müssen, wollte man sie für beständig einführen.

Eine andere Frage ist die:

„Wer soll die Initiative ergreifen? Wer den ersten Antrag „stellen?“

Man hat hin und wieder geäußert, der Zoll-Verein müsse uns zuerst seine Eröffnungen machen, und hat damit verlangt, daß circa 25 Millionen Menschen uns circa 150,000 Hamburgern entgegen kommen sollen. Schwerlich wird das je geschehen, schon der § 38 der jetzigen Vereins-Verträge, wonach: „Für den Fall, „daß andere Deutsche Staaten den Wunsch zu erkennen geben „sollten, in den durch gegenwärtigen Vertrag errichteten Zollverein „aufgenommen zu werden, die hohen Contrahenten sich bereit erklären, diesem Wunsche, so weit es unter gehöriger Berücksichtigung „der besonderen Interessen der Vereins-Mitglieder möglich erscheint, durch desfalls abzuschließende Verträge Folge zu geben“ spricht dagegen, und so möchten wir also auf Anträge von der anderen Seite vergebens zu harren haben. Durchaus nicht als politische Schwäche oder Erniedrigung kann es erscheinen, wenn wir, die wir uns unverhältnißmäßig in der Minderzahl befinden, mit Anträgen hervortreten, welche eine Förderung der Deutschen Interessen bezwecken; es erscheint uns vielmehr als ein patriotisches Verdienst, und müßte und würde auch dem Inlande so erscheinen.

Dürfen wir uns hinsichtlich des Anschlusses nun noch einen Wunsch erlauben, so ist es der, daß die Hanse-Städte (wenigstens Bremen und Hamburg, wenn Lübeck etwa durch seine eigenthümliche Lage noch zurück gehalten werden sollte) in dieser Angelegenheit in vollkommenem Einverständniß, in vollkommener Gemeinschaft, und nicht eine jede Hanse-Stadt abgetrennt für sich, verfahren mögen. Ihr politisches, ihr merkantilisches Gewicht kann durch ein solches Einverständniß, durch eine solche

Gemeinschaft nur gewinnen. Und in Beziehung auf Holstein und Mecklenburg \*) 2c. müßte ein solches gemeinsames Handeln von den ersprißlichsten Folgen sein, da diesen Ländern durch dasselbe gewissermaßen ein moralischer Zwang, auch ihrer Seits beizutreten, aufgelegt werden würde. Wahrlich, Hamburg und Bremen sind bedeutend genug, um sich an die Spitze der Nord-Deutschen Handels-Interessen zu stellen, und in der That muß man sich wundern, daß sie, diese Bedeutsamkeit gänzlich verkennend, die Ereignisse seither frei haben walten lassen, anstatt sie zu leiten. Mögen wir die Hanse-Städte zu ihrem eigenen Besten und zu dem Besten des ganzen Deutschlands, in ihren Handels-Interessen mit dem Deutschen Vaterlande durch den Zoll-Verband aufs innigste wieder vereint, mögen wir sie, einen so schönen, patriotischen Standpunkt recht bald wieder einnehmen sehen!

Geschrieben im August 1859.

Nachschrift. Wir halten es zur besseren Erläuterung der gegenwärtigen Schrift nicht für unzuweckmäßig, außer dem Zoll-Vertrage auch noch den Traktat zwischen Holland und den Vereins-Staaten, so wie die neueren Traktate der Hanse-Städte im Anhange beizufügen, und hier noch eine Darlegung des eigentlichen Verhältnisses der Holländischen Ausfuhr-Prämie zu geben, wie solche in der Börsenhall-Liste No. 8453 enthalten ist. Dieses Blatt sagt: „Die Raffinadeurs in Holland werden für den „rohen Zucker mit 12 Fl. 50 C. pr. Kil. belastet, und erhalten dagegen vergütet 22 Fl. pr. 100 Kil. Melis, 21 Fl. pr. 100 Kil. „Lumps, 12 Fl. 50 C. pr. 100 Kil. Farin und Sirup; darnach „berechnen wir eine Prämie von circa 3 Fl. 50 C. für 100 B

\*) Könnten die Hanse-Städte sich wegen eines Anschlusses auch mit den übrigen Küstenländern verständigen, so wäre dieses für alle Theile gewiß in hohem Grade wünschenswerth, da dann das maritime Interesse noch um so kräftiger vertreten werden würde. Es dürften sich aber wohl einige bedeutende, nicht so leicht zu besiegende Schwierigkeiten einer solchen Verständigung entgegenstellen.



„Melis oder Lumpen, und nach diesem Princip liegt es in dem „Interesse der Raffinadeurs, aus dem rohen Zucker möglichst viel „Lumpen und Melis zu raffiniren, was, wie das Fabricat be- „weist, gar häufig auf Kosten der Qualität geschieht.“

Während diese Schrift im Druck begriffen war, ist uns noch ein Bericht von Vera-Cruz gütigst mitgetheilt worden, dessen Angaben unsere oben gegebenen Details, in Betreff des Leinen-Handels, vollkommen bestätigen, und welche wir, da sie nicht ohne allge- meines Interesse sind, hier noch mittheilen. Seit Wiedereröffnung des Hafens (15. März) waren in Vera-Cruz eingeführt worden:

Bretagnes, Schlesische . . . . .	9000	Stück.
Irlandische . . . . .	9000	=
Französische . . . . .	11000	=
Platilles royales, Schlesische . . . . .	62000	=
Irlandische . . . . .	8000	=
Creas, Sächsishe und Schlesische . . . . .	18000	=
Irlandische . . . . .	2000	=
Greguelas, Deutsche . . . . .	900	=
Englische . . . . .	1000	=

## Zollvereinigungs-Vertrag

zwischen Seiner Majestät dem Könige von Preußen,  
Seiner Hoheit dem Kurprinzen und Mitregenten  
von Hessen und Seiner Königlichen Hoheit dem  
Großherzoge von Hessen einerseits, dann Seiner  
Majestät dem Könige von Baiern und Seiner  
Majestät dem Könige von Württemberg anderer-  
seits.

(Vom 22sten März 1835.)

Seine Majestät der König von Preußen, Seine Hoheit der  
Kurprinz und Mitregent von Hessen und Seine Königliche Hoheit  
der Großherzog von Hessen einerseits, und Seine Majestät der  
König von Baiern und Seine Majestät der König von Würt-  
temberg andererseits, haben in fortgesetzter Fürsorge für die Be-  
förderung der Freiheit des Handels und gewerblichen Verkehrs  
zwischen Ihren Staaten, und hierdurch zugleich in Deutschland  
überhaupt, über die weitere Entwicklung der zwischen Ihnen  
bestehenden diesfälligen Verträge Unterhandlungen eröffnen lassen zc.

Art. 1. Die dermalen zwischen den genannten Staaten  
bestehenden Zoll-Vereine werden für die Zukunft einen durch ein  
gemeinsames Zoll- und Handels-System verbundenen und alle  
darin begriffenen Länder umfassenden Gesamt-Verein bilden.

Art. 2. In diesen Gesamt-Verein werden insbesondere  
auch diejenigen Staaten einbegriffen, welche schon früher entweder  
mit ihrem ganzen Gebiete oder mit einem Theile desselben dem  
Zoll- und Handels-Systeme eines oder des anderen der contrahi-  
renden Staaten beigetreten sind, unter Berücksichtigung ihrer auf  
den Beitritts-Verträgen beruhenden besonderen Verhältnisse zu  
den Staaten, mit welchen sie jene Verträge abgeschlossen haben.



Art. 3. Dagegen bleiben von dem Gesamt-Verein vorläufig ausgeschlossen diejenigen einzelnen Landestheile der contrahirenden Staaten, welche sich ihrer Lage wegen weder in dem Preussisch-Hessischen oder in dem Baierisch-Württembergischen Zoll-Verbande bis jetzt befunden haben, noch desselben Grundes wegen sich zur Aufnahme in den neuen Gesamt-Verein eignen.

Es werden jedoch diejenigen Anordnungen aufrecht erhalten, welche rücksichtlich des erleichterten Verkehrs dieser Landestheile mit dem Hauptlande gegenwärtig bestehen.

Weitere Begünstigungen dieser Art können nur im gemeinschaftlichen Einverständniß der contrahirenden Staaten bewilligt werden.

Art. 4. In den Gebieten der contrahirenden Staaten sollen übereinstimmende Gesetze über Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben bestehen, jedoch mit Modificationen, welche, ohne dem gemeinsamen Zwecke Abbruch zu thun, aus der Eigenthümlichkeit der allgemeinen Gesetzgebung eines jeden theilnehmenden Staates oder aus localen Interessen sich als notwendig ergeben.

Bei dem Zoll-Tarife namentlich sollen hiedurch in Bezug auf Eingangs- und Ausgangs-Abgaben bei einzelnen, weniger für den größeren Handels-Verkehr geeigneten Gegenständen, und in Bezug auf Durchgangs-Abgaben, je nachdem der Zug der Handelsstraßen es erfordert, solche Abweichungen von den allgemein angenommenen Erhebungssätzen, welche für einzelne Staaten als vorzugeweise wünschenswerth erscheinen, nicht ausgeschlossen sein, sofern sie auf die allgemeinen Interessen des Vereins nicht nachtheilig einwirken.

Desgleichen soll auch die Verwaltung der Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben, und die Organisation der dazu dienenden Behörden in allen Ländern des Gesamt-Vereins unter Berücksichtigung der in denselben bestehenden eigenthümlichen Verhältnisse, auf gleichen Fuß gebracht werden.

Die nach diesen Gesichtspunkten zwischen den contrahirenden Staaten zu vereinbarenden Gesetze und Ordnungen, namentlich:

das Zollgesetz,  
der Zolltarif,  
die Zollordnung,

sollen als integrirende Bestandtheile des gegenwärtigen Vertrages angesehen und gleichzeitig mit demselben publicirt werden.

Art. 5. Veränderungen in der Zoll-Gesetzgebung, mit Einschluß des Zoll-Tarifs und der Zoll-Ordnung (Art. 4), so wie Zusätze und Ausnahmen, können nur auf demselben Wege und mit gleicher Uebereinstimmung aller Contrahenten bewirkt werden, wie die Einführung der Gesetze erfolgt. Dies gilt auch von allen Anordnungen, welche in Beziehung auf die Zoll-Verwaltung allgemein abändernde Normen aufstellen.

Art. 6. Mit der Ausführung des gegenwärtigen Vertrages tritt zwischen den contrahirenden Staaten Freiheit des Handels und Verkehrs und zugleich Gemeinschaft der Einnahmen an Zöllen ein, wie beide in den folgenden Artikeln bestimmt werden.

Art. 7. Es hören von diesem Zeitpunkte an alle Eingangs-, Ausgangs-, und Durchgangs-Abgaben an den gemeinschaftlichen Landesgränzen des bisherigen Preussisch-Hessischen und des bisherigen Baiersch-Württembergischen Zoll-Vereins auf, und es können alle im freien Verkehr des einen Gebiets, bereits befindliche Gegenstände auch frei und unbeschwert in das andere Gebiet eingeführt werden, mit alleinigem Vorbehalte:

- a. der zu den Staats-Monopolen gehörigen Gegenstände (Spielkarten und Salz) nach Maaßgabe der Art. 9 und 10;
- b. der im Innern der contrahirenden Staaten gegenwärtig entweder mit Steuern von verschiedener Höhe, oder in dem einen Staate gar nicht, in dem andern aber mit Steuern belegten und deshalb einer Ausgleichungs-Abgabe unterworfenen inländischen Erzeugnisse, nach Maaßgabe des Art. 11, und endlich
- c. solcher Gegenstände, welche ohne Eingriff in die von einem der contrahirenden Staaten ertheilten Erfindungs-Patente oder Privilegien nicht nachgemacht oder eingeführt werden können, und daher für die Dauer der Patente oder Privilegien von der Einfuhr in den Staat, welcher dieselben ertheilt hat, noch ausgeschlossen bleiben müssen.



Art. 8. Der im Art. 7 festgesetzten Verkehrs- und Abgaben-Freiheit unbeschadet, wird der Uebergang solcher Handels-Gegenstände, welche nach dem gemeinsamen Zolltarif einer Eingangs- oder Ausgangsteuer an den Außengränzen unterliegen, auch aus den Königl. Baiерischen und Königl. Württembergischen Landen in die Königl. Preussischen, Kurfürstl. Hessischen und Großherzogl. Hessischen Lande und umgekehrt, nur unter Innehaltung der gewöhnlichen Land- und Heerstraßen und auf den schiffbaren Strömen Statt finden, und es werden an den Binnengränzen gemeinschaftliche Anmeldestellen eingerichtet werden, bei welchen die Waarenführer, unter Vorzeigung ihrer Frachtbriefe, oder Transportzetteln, die aus dem einen in das andere Gebiet überzuführenden Gegenstände anzugeben haben.

Auf den Verkehr mit rohen Producten in geringeren Quantitäten, so wie überall auf den kleineren Gränz- und Marktverkehr und auf das Gepäck von Reisenden findet diese Bestimmung keine Anwendung. Auch wird keine Waaren-Revision Statt finden, außer insoweit, als die Sicherung der Ausgleichungs-Abgaben (Art. 7 b) es erfordern könnte.

Art. 5. Hinsichtlich der Einfuhr von Spielloarten behält es in jedem der zum Vereine gehörigen Staaten bei den bestehenden Verbots- oder Beschränkungs-Gesetzen sein Bewenden.

Art. 10. In Betreff des Salzes wird Folgendes festgesetzt:

- a. die Einfuhr des Salzes und aller Gegenstände, aus welchen Kochsalz ausgeschieden zu werden pflegt, aus fremden, nicht zum Vereine gehörigen Ländern in die Vereins-Staaten, ist verboten, in so weit dieselbe nicht für eigene Rechnung einer der vereinten Regierungen und zum unmittelbaren Verkaufe in ihren Salz-Ämtern, Faktoreien oder Niederlagen geschieht;
- b. die Durchfuhr des Salzes und der vorbezeichneten Gegenstände aus den zum Vereine nicht gehörigen Ländern in andere solche Länder soll nur mit Genehmigung der Vereins-Staaten, deren Gebiet bei der Durchfuhr berührt wird, und unter den Vorsichtsmaßregeln Statt finden, welche von denselben für nöthig erachtet werden;

- c. die Ausfuhr des Salzes in fremde, nicht zum Vereine gehörige Staaten ist frei;
- d. was den Salzhandel innerhalb der Vereins-Staaten betrifft, so ist die Einfuhr des Salzes von einem in den anderen nur in dem Falle erlaubt, wenn zwischen den Landes-Regierungen besondere Verträge deshalb bestehen;
- e. wenn eine Regierung von der anderen innerhalb des Vereins aus Staats- und Privat-Salinen Salz beziehen will, so müssen die Sendungen mit Pässen von öffentlichen Behörden begleitet werden.

Zu diesem Ende verpflichten sich die theilgenommenen Regierungen, auf den Privat-Salinen einen öffentlichen Beamten aufzustellen, der den Umfang der Production und des Absatzes derselben überhaupt zu beobachten hat;

- f. wenn ein Vereins-Staat durch einen anderen aus dem Auslande oder aus einem dritten Vereins-Staate seinen Salzbedarf beziehen, oder durch einen solchen sein Salz in fremde, nicht zum Vereine gehörige Staaten versenden lassen will, so soll diesen Sendungen kein Hinderniß in den Weg gelegt werden; jedoch werden, insofern dieses nicht schon durch frühere Verträge bestimmt ist, durch vorgängige Uebereinkunft der theilgenommenen Staaten die Straßen für den Transport und die erforderlichen Sicherheits-Maßregeln zur Verhinderung der Einschmückung verabredet werden;
- g. wenn in unmittelbar an einander gränzenden Vereins-Staaten eine solche Verschiedenheit der Salzpreise bestände, daß daraus für einen oder den anderen dieser Staaten eine Gefahr der Salz-Einschmückung hervorginge, so macht sich derjenige Staat, in welchem der niedrigere Salzpreis besteht, verbindlich, die Verabfolgung des Salzes in die Gränzorte, binnen eines Bezirks von wenigstens sechs Stunden landeinwärts, auf den genau zu ermittelnden Bedarf jener Orte zu beschränken und darüber den theilgenommenen Nachbar-Staaten genügende Nachweisung und Sicherheit zu gewähren.

Die näheren Bestimmungen bleiben einer besonderen Verabredung der theilgenommenen Regierungen vorbehalten.



Art. 11. In Bezug auf diejenigen Erzeugnisse, bei welchen hinsichtlich der Besteuerung im Innern noch eine Verschiedenheit der Gesetzgebung unter den einzelnen Vereins-Ländern Statt findet (Art. 7 b), wird von allen Theilen als wünschenswerth anerkannt, auch hierin eine Uebereinstimmung der Gesetzgebung und der Besteuerungsätze in ihren Staaten hergestellt zu sehen, und es wird daher ihr Bestreben auf die Herbeiführung einer solchen Gleichmäßigkeit gerichtet bleiben. Bis dahin, wo dieses Ziel erreicht worden, können zur Vermeidung der Nachtheile, welche für die Producenten des eigenen Staates im Verhältnisse zu den Producenten in anderen Vereins-Staaten aus der ungleichen Besteuerung erwachsen würden, Ergänzungs- oder Ausgleichungs-Abgaben von folgenden Gegenständen erhoben werden:

a. Im Königreiche Preußen von

Bier,  
Branntwein,  
Taback,  
Traubenmost und Wein.

b. Im Königreiche Baiern (zur Zeit mit Ausschluß des Rhein-  
freises) von

Bier,  
Branntwein,  
geschrotetem Malz.

c. Im Königreiche Württemberg von

Bier,  
Branntwein,  
geschrotetem Malz.

d. Im Kurfürstenthume Hessen von

Bier,  
Branntwein,  
Taback,  
Traubenmost und Wein.

e. Im Großherzogthume Hessen von

Bier.

Es soll bei der Bestimmung und Erhebung der gedachten Abgaben nach folgenden Grundsätzen verfahren werden:

1. Die Ausgleichungs-Abgaben werden nach dem Abstande der gesetzlichen Steuer im Lande der Bestimmung, von der denselben Gegenstand betreffenden Steuer im Lande der Herkunft bemessen, und fallen daher im Verhältnisse gegen diejenigen Vereins-Lande gänzlich weg, wo eine gleich hohe oder eine höhere Steuer auf dasselbe Erzeugniß gelegt ist.
2. Veränderungen, welche in Steuern von inländischen Erzeugnissen der theilhaftigen Staaten eintreten, haben auch Veränderungen in den Ausgleichungs-Abgaben, jedoch stets unter Anwendung des vorher (1) aufgestellten Grundsatzes, zur Folge.

Wo auf den Grund einer solchen Veränderung eine Ausgleichungs-Abgabe zu erhöhen sein würde, muß, falls die Erhöhung wirklich in Anspruch genommen wird, eine Verhandlung darüber zwischen den theilhaftigen Staaten, und eine vollständige Nachweisung der Zulässigkeit nach den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages vorausgehen.

3. Die gegenwärtig in Preußen gesetzlich bestehenden Sätze der Steuern von inländischem Traubenmost und Wein, vom Tabacksbau und Branntwein, so wie die gegenwärtig in Baiern bestehende Steuer von inländischem geschroteten Malz und Bier (Malzausschlag) sollen jedenfalls den höchsten Satz desjenigen bilden, was in einem Vereins-Staate, welcher jene Steuern eingeführt hat, oder künftig etwa einführen sollte, an Ausgleichungs-Abgaben von diesen Artikeln bei deren Eingang aus einem Lande, in welchem keine Steuer auf dieselben Erzeugnisse gelegt ist, erhoben werden darf, wenn auch die betreffende Steuer des Staates, welcher die Ausgleichungs-Abgabe bezieht, diesen höchsten Satz übersteigen sollte.
4. Rückvergütungen der inländischen Staatssteuern sollen bei der Ueberfuhr der besteuerten Gegenstände in ein anderes Vereins-Land nicht gewährt werden.
5. Auf andere Erzeugnisse als Bier und Malz, Branntwein, Tabackblätter, Traubenmost und Wein, soll unter keinen Umständen eine Ausgleichungs-Abgabe gelegt werden.



6. In allen Staaten, in welchen von Taback, Traubenmost und Wein eine Ausgleichungs-Abgabe erhoben wird, soll in keinem Falle eine weitere Abgabe von diesen Erzeugnissen, weder für Rechnung des Staates, noch für Rechnung der Commünen beibehalten oder eingeführt werden.
7. Der Ausgleichungs-Abgabe sind solche Gegenstände nicht unterworfen, von welchen auf die in der Zollordnung vorgeschriebene Weise dargethan ist, daß sie als ausländisches Ein- oder Durchgangsgut die zollamtliche Behandlung bei einer Erhebungsbehörde des Vereins bereits bestanden haben, oder derselben noch unterliegen, und eben so wenig diejenigen im Umfange des Vereins erzeugten Gegenstände, welche nur durch einen Vereins-Staat transitiren, um entweder in einen anderen Vereins-Staat oder nach dem Auslande geführt zu werden.
8. Die Ausgleichungs-Abgabe kommt den Rassen desjenigen Staates zu Gute, wohin die Versendung erfolgt. Insofern sie nicht schon im Lande der Versendung für Rechnung des abgabeberechtigten Staates erhoben worden, wird die Erhebung im Gebiete des letzteren erfolgen.
9. Es sollen in jedem der contrahirenden Staaten solche Einrichtungen getroffen werden, vermöge welcher die Ausgleichungs-Abgabe in dem Vereins-Lande, aus welchem die Versendung erfolgt, am Orte der Versendung, oder bei der gelegentsten Zoll- oder Steuerbehörde entrichtet, oder ihre Entrichtung durch Anmeldung sicher gestellt werden kann.
10. So lange, bis diese Einrichtungen durch besondere Uebereinkunft festgesetzt sein werden, bleibt der Verkehr mit Gegenständen, welche einer Ausgleichungs-Abgabe unterliegen, in der Art beschränkt, daß dieselben, ohne Unterschied der transportirten Quantitäten, in das Gebiet des abgabeberechtigten Staates nur auf den im Art. 8 bezeichneten, oder noch anderweitig zu bestimmenden Straßen eingeführt und an den dort einzurichtenden Anmelde- und Hebestellen angemeldet und resp. versteuert werden müssen, ohne daß jedoch in Folge hievon der Verkehr mit den Gegenständen,

von welchen eine Ausgleichungs-Abgabe nicht zu entrichten ist, einer weiteren, als der in dem oben gedachten Artikel angeordneten Aufsicht unterworfen sein wird.

Art. 12. Hinsichtlich der Verbrauchs-Abgaben, welche in dem Bereiche der Vereins-Länder von anderen, als den im Artikel 11 bezeichneten Gegenständen erhoben werden, so wie der im Großherzogthume Hessen zur Erhebung kommenden Steuern von Getränken, wird eine gegenseitige Gleichmäßigkeit der Behandlung Statt finden, dergestalt, daß das Erzeugniß eines anderen Vereins-Staates unter keinem Vorwande höher belastet werden darf, als das inländische.

Derselbe Grundsatz findet auch bei den Zuschlags-Abgaben und Octrois Statt, welche für Rechnung einzelner Gemeinden erhoben werden, so weit dergleichen Abgaben nicht überhaupt nach der Bestimmung des Art. 11, Nr. 6 unzulässig sind.

Art. 13. Die contrahirenden Staaten erneuern gegenseitig die Verabredung über den Grundsatz, daß Chausseegelber, oder andere statt derselben bestehende Abgaben, wie z. B. der in den Königreichen Baiern und Württemberg zur Surrogirung des Wegesgeldes von eingehenden Gütern eingeführte fixe Zollbeischlag, eben so Pflaster-, Damm-, Brücken- und Fähr gelder, oder unter welchem anderen Namen dergleichen Abgaben bestehen, ohne Unterschied, ob die Erhebung für Rechnung des Staates oder eines Privatberechtigten, namentlich einer Commune, geschieht, nur in dem Betrage beibehalten oder neu eingeführt werden können, als sie den gewöhnlichen Herstellungs- oder Unterhaltungskosten angemessen sind.

Das dermalen in Preußen nach dem allgemeinen Tarife vom Jahre 1828 bestehende Chausseegeld soll als der höchste Satz angesehen und hinführo in keinem der contrahirenden Staaten überschritten werden.

Besondere Erhebungen von Thorsperr- und Pflastergeldern sollen auf chausfirten Straßen da, wo sie noch bestehen, dem vorstehenden Grundsatz gemäß aufgehoben, und die Ortspflaster den Chausseestrecken dergestalt eingerechnet werden, daß davon



nur die Schauffeergelder nach dem allgemeinen Tarif zur Erhebung kommen.

Art. 14. Die contrahirenden Regierungen wollen dahin wirken, daß in ihren Landen ein gleiches Münz-, Maaß- und Gewichts-System in Anwendung komme, hierüber sofort besondere Unterhandlungen einleiten lassen, und die nächste Sorge auf die Annahme eines gemeinschaftlichen Zollgewichtes richten.

Sofern die desfallsige Einigung nicht bereits bei der Ausführung des Vertrages zum Grunde gelegt werden könnte, werden die contrahirenden Staaten zur Erleichterung der Versendung von Waaren und zur schnelleren Abfertigung dieser Sendungen an den Zollstellen (soweit dies noch nicht zur Ausführung gebracht sein sollte) bei den in ihren Zolltarifen vorkommenden Maaß- und Gewichtsbestimmungen eine Reduction auf die Maaße und Gewichte, welche in den Tarifen der andern contrahirenden Staaten angenommen sind, entwerfen, und zum Gebrauche sowohl ihrer Zoll-Ämter als des Handel treibenden Publicums öffentlich bekannt machen lassen.

Der gemeinschaftliche Zolltarif (Art. 4) soll in zwei Haupt-Abtheilungen, nach dem Preussischen und nach dem Baierischen Maaß-, Gewichts- und Münz-System ausgefertigt werden.

Die Declaration, die Abwägung und Messung der zollbaren Gegenstände soll in Preußen nach Preussischem, in Baiern und Württemberg nach Baierischem Maaße und Gewichte, in den Hessischen Landen nach dem daselbst gesetzlich eingeführten Maaße und Gewichte geschehen. In den Ausfertigungen der Zollbehörden ist aber die Quantität der Waaren zugleich nach einer der beiden Hauptabtheilungen des gemeinschaftlichen Tarifs auszudrücken.

So lange, bis die contrahirenden Staaten über ein gemeinschaftliches Münz-System übereingekommen sein werden, soll die Bezahlung der Zoll-Abgaben in jedem Staate nach dem Münzfuße geschehen, nach welchem die Entrichtung der übrigen Landes-Abgaben Statt findet.

Es sollen aber schon jetzt die Gold- und Silbermünzen der sämtlichen contrahirenden Staaten — mit Ausnahme der Scheidemünze — bei allen Hebestellen des gemeinsamen Zoll-

Vereins angenommen und zu diesem Behufe die Salvations-Tabellen öffentlich bekannt gemacht werden.

Art. 15. Die Wasserzölle oder auch Wegegeld=Gebühren auf Flüssen, mit Einschluß derjenigen, welche das Schiffsgesäß treffen (Recognitions=Gebühren), sind von der Schifffahrt auf solchen Flüssen, auf welche die Bestimmungen des Wiener Congresses oder besondere Staats=Verträge Anwendung finden, ferner gegenseitig nach jenen Bestimmungen zu entrichten, insofern hierüber nichts Besonderes verabredet wird.

In letzterer Hinsicht wollen die contrahirenden Staaten, was insbesondere die Schifffahrt auf dem Rheine und dessen Nebenflüssen betrifft, unverzüglich in Unterhandlung treten, um zu einer Vereinbarung zu gelangen, in Folge deren die Ein-, Aus- und Durchfuhr der Erzeugnisse der sämtlichen Vereins=Landen auf den genannten Flüssen in den Schifffahrts=Abgaben, mit stetem Vorbehalten der Recognitions=Gebühren, wo nicht ganz befreit, doch möglichst erleichtert wird.

Alle Begünstigungen, welche ein Vereins=Staat dem Schifffahrtsbetriebe seiner Unterthanen auf den Eingangs genannten Flüssen zugestehen möchte, sollen in gleichem Maaße auch der Schifffahrt der Unterthanen der anderen Vereins=Staaten zu Gute kommen.

Auf den übrigen Flüssen, bei welchen weder die Wiener Congress=Acte noch andere Staats=Verträge Anwendung finden, werden die Wasserzölle nach den privativen Anordnungen der betreffenden Regierungen erhoben. Doch sollen auch auf diesen Flüssen die Unterthanen der contrahirenden Staaten und deren Waaren und Schiffsgesäße überall gleich behandelt werden.

Art. 16. Von dem Tage an, wo die gemeinschaftliche Zollordnung des Vereins in Vollzug gesetzt wird, sollen in den zum Zoll=Vereine gehörigen Gebieten alle etwa noch bestehenden Stapel- und Umschlagsrechte aufhören, und Niemand soll zur Anhaltung, Verladung oder Lagerung gezwungen werden können, als in den Fällen, in welchen die gemeinschaftliche Zollordnung oder die betreffenden Schifffahrts=Reglements es zulassen oder vorschreiben.



Art. 17. Kanal-, Schleusen-, Brücken-, Fahr-, Hafen-, Waage-, Krannen- und Niederlage-Gebühren und Leistungen für Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, sollen nur bei Benutzung wirklich bestehender Einrichtungen erhoben und für letztere nicht erhöht, auch überall von den Unterthanen der anderen contrahirenden Staaten auf völlig gleiche Weise, wie von den eigenen Unterthanen erhoben werden.

Findet der Gebrauch einer Waage- oder Krannen-Einrichtung nur zum Behufe einer zollamtlichen Controlle Statt, so tritt eine Gebühren-Erhebung bei schon einmal zollamtlich verwogenen Waaren nicht ein.

Art. 18. Die contrahirenden Staaten wollen auch ferner gemeinschaftlich dahin wirken, daß durch Annahme gleichförmiger Grundsätze die Gewerbsamkeit befördert und der Befugniß der Unterthanen des einen Staates, in dem anderen Arbeit und Erwerb zu suchen, möglichst freier Spielraum gegeben werde.

Von den Unterthanen des einen der contrahirenden Staaten, 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 Gewerbs-Verhältnisse 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 Gewerbbetriebe in dem Vereins-Staate, 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 weitere Abgabe hierfür zu entrichten verpflichtet sein.

Auch sollen beim Besuche der Märkte und Messen zur Ausübung des Handels und zum Absatze eigener Erzeugnisse oder Fabrikate in jedem Vereins-Staate die Unterthanen der übrigen

contrahirenden Staaten eben so wie die eigenen Unterthanen behandelt werden.

Art. 19. Die Preussischen Seeschäfen sollen dem Handel der Unterthanen sämmtlicher Vereins-Staaten gegen völlig gleiche Abgaben, wie solche von den Königl. Preussischen Unterthanen entrichtet werden, offen stehen; auch sollen die in fremden See- oder anderen Handelsplätzen angestellten Consuln einer oder der anderen der contrahirenden Staaten veranlaßt werden, der Unterthanen der übrigen contrahirenden Staaten sich in vorkommenden Fällen möglichst mit Rath und That anzunehmen.

Art. 20. Zum Schutze ihres gemeinschaftlichen Zoll-Systems gegen den Schleichhandel und ihrer inneren Verbrauchs-Abgaben gegen Defraudationen haben die contrahirenden Staaten ein gemeinsames Cartel abgeschlossen, welches sobald als möglich, spätestens aber gleichzeitig mit dem gegenwärtigen Vertrage in Ausführung gebracht werden soll.

Art. 21. Die als Folge des gegenwärtigen Vertrages eintretende Gemeinschaft der Einnahme der contrahirenden Staaten bezieht sich auf den Ertrag der Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben in den Preussischen Staaten, den Königreichen Baiern und Württemberg, dem Kurfürstenthume und dem Großherzogthume Hessen mit Einschluß der den Zoll-Systemen der contrahirenden Staaten bisher schon beigetretenen Länder.

Von der Gemeinschaft sind ausgeschlossen und bleiben dem privativen Genuße der betreffenden Staats-Regierungen vorbehalten:

1. die Steuern, welche im Innern eines jeden Staates von inländischen Erzeugnissen erhoben werden, einschließlich der im Artikel 11 vorbehaltenen Ausgleichungs-Abgaben;
2. die im Artikel 15 erwähnten Wasserzölle;
3. Chaussee-Abgaben, Pflaster-, Damm-, Brücken-, Fahr-, Kanal-, Schleusen-, Hafengelder, so wie Waage- und Niederlage-Gebühren oder gleichartige Erhebungen, wie sie auch sonst genannt werden;



4. die Zollstrafen und Confiscate, welche, vorbehaltlich der Antheile der Denuncianten, jeder Staats-Regierung in ihrem Gebiete verbleiben.

Art. 22. Der Ertrag der in die Gemeinschaft fallenden Abgaben wird nach Abzug

1. der Kosten, wovon weiter unten im Art. 30 die Rede ist;
  2. der Rückerstattungen für unrichtige Erhebungen;
  3. der auf den Grund besonderer gemeinschaftlicher Verabredungen erfolgten Steuervergütungen und Ermäßigungen
- unter den vereinten Staaten nach dem Verhältnisse der Bevölkerung, mit welcher sie im Vereine sich befinden, vertheilt.

Die Bevölkerung solcher Staaten, welche durch Vertrag mit einem oder dem anderen der contrahirenden Staaten unter Verabredung einer von diesem jährlich für ihre Antheile an den gemeinschaftlichen Zoll-Revenüen zu leistenden Zahlung dem Zoll-Verbände beigetreten sind, oder noch beitreten werden, wird in die Bevölkerung desjenigen Staates eingerechnet, welcher diese Zahlung leistet.

Der Stand der Bevölkerung in den einzelnen Vereins-Staaten wird alle drei Jahre von einem noch zu verabredenden Termine an ausgemittelt, und die Nachweisung derselben von den einzelnen Staaten einander gegenseitig mitgetheilt werden.

Art. 13. Vergünstigungen für Gewerbtreibende hinsichtlich der Steuer-Entrichtung, welche nicht in der Zollgesetzgebung selbst begründet sind, fallen der Staats-Kasse derjenigen Regierung, welche sie bewilliget hat, zur Last.

Die Maßgaben, unter welchen solche Vergünstigungen zu bewilligen sind, werden näherer Verabredung vorbehalten.

Art. 24. Dem auf Förderung freier und natürlicher Bewegung des allgemeinen Verkehrs gerichteten Zwecke des Zoll-Vereins gemäß, sollen besondere Zollbegünstigungen einzelner Messplätze, namentlich Rabatt-Privilegien da, wo sie dermalen in den Vereins-Staaten noch bestehen, nicht erweitert, sondern vielmehr unter geeigneter Berücksichtigung sowohl der Nahrungs-Verhältnisse bisher begünstigter Messplätze, als der bisherigen Handelsbeziehungen mit dem Auslande, thunlichst beschränkt und

ihrer baldigen gänzlichen Aufhebung entgegengeführt, neue aber ohne allseitige Zustimmung auf keinen Fall ertheilt werden.

Art. 25. Von der tarifmäßigen Abgaben-Entrichtung bleiben die Gegenstände, welche für die Hofhaltung der hohen Souveraine und Ihrer Regentenhäuser, oder für die bei Ihren Höfen accreditirten Botschafter, Gesandten, Geschäftsträger *zc.* eingehen, nicht ausgenommen, und wenn dafür Rückvergütungen Statt haben, so werden solche der Gemeinschaft nicht in Rechnung gebracht.

Eben so wenig anrechnungsfähig sind Entschädigungen, welche in einem oder dem anderen Staate den vormalig unmittelbaren Reichsständen, oder an Communen oder einzelne Privatberechtigte für eingezogene Zollrechte oder für aufgehobene Befreiungen gezahlt werden müssen.

Dagegen bleibt es jedem Staate unbenommen, einzelne Gegenstände auf Freipässe ohne Abgaben-Entrichtung in seinem Gebiete einz-, aus- oder durchgehen zu lassen. Dergleichen Gegenstände werden jedoch zollgesetzlich behandelt, und in Freiregistern, mit denen es wie mit den übrigen Zollregistern zu halten ist, notirt, und die Abgaben, welche davon zu erheben gewesen wären, kommen bei der demnächstigen Reventen-Ausgleichung demjenigen Theile, von welchem die Freipässe ausgegangen sind, in Abrechnung.

Art. 26. Das Begnadigungs- und Strafverwandlungs-Recht bleibt jedem der contrahirenden Staaten in seinem Gebiete vorbehalten.

Auf Verlangen werden periodische Uebersichten der erfolgten Straf-Erlasse gegenseitig mitgetheilt werden.

Art. 27. Die Ernennung der Beamten und Diener bei den Local- und Bezirksstellen für die Zoll-Erhebung und Aufsicht, welche in Gemäßheit der hierüber getroffenen besonderen Uebereinkunft nach gleichförmigen Bestimmungen angeordnet, besetzt und instruiert werden sollen, bleibt einer jeden der contrahirenden Regierungen innerhalb ihres Gebietes überlassen.

Art. 28. In jedem Vereins-Staate wird die Leitung des Dienstes der Local- und Bezirks-Zollbehörden, so wie die Voll-



ziehung der gemeinschaftlichen Zollgesetze überhaupt, einer, oder, wo sich das Bedürfniß hierzu zeigt, mehreren Zoll-Directionen übertragen, welche dem einschlägigen Ministerium des betreffenden Staates untergeordnet sind.

Die Bildung der Zoll-Directionen und die Einrichtung ihres Geschäftsganges bleibt den einzelnen Staats-Regierungen überlassen; der Wirkungskreis derselben aber wird, insoweit er nicht schon durch den Grund-Vertrag und die gemeinschaftlichen Zollgesetze bestimmt ist, durch eine gemeinschaftlich zu verabredende Instruction bezeichnet werden.

Art. 29. Die von den Zoll-Erhebungsbehörden nach Ablauf eines jeden Vierteljahres aufzustellenden Quartals-Extracte, und die nach dem Jahres- und Bücherschlusse aufzustellenden Final-Abschlüsse über die resp. im Laufe des Vierteljahres und während des Rechnungsjahres fällig gewordenen Zoll-Einnahmen, werden von den betreffenden Zoll-Directionen nach vorgegangener Prüfung in Haupt-Übersichten zusammengetragen und diese sodann an ein Central-Büreau eingesendet, zu welchem ein jeder Vereins-Staat einen Beamten zu ernennen die Befugniß hat.

Dieses Büreau fertigt auf den Grund jener Vorlagen die provisorischen Abrechnungen zwischen den vereinigten Staaten von drei zu drei Monaten, sendet dieselben den Central-Finanzstellen der letzteren und bereitet die definitive Jahres-Abrechnung vor.

Wenn aus den Quartal-Abrechnungen hervorgeht, daß die wirkliche Einnahme eines Vereins-Staates um mehr als einen Monatsbetrag gegen den ihm verhältnißmäßig an der Gesamt-Einnahme zuständigen Revenüen-Antheil zurückgeblieben ist, so muß alsbald das Erforderliche zur Ausgleichung dieses Ausfalles durch Herauszahlung von Seiten des oder derjenigen Staaten, bei denen eine Mehr-Einnahme Statt gefunden hat, eingeleitet werden.

Art. 30. In Absicht der Erhebungs- und Verwaltungs-Kosten sollen folgende Grundsätze in Anwendung kommen:

1. Man wird keine Gemeinschaft dabei eintreten lassen, vielmehr übernimmt jede Regierung alle in ihrem Gebiete vorkommende Erhebungs- und Verwaltungs-Kosten, es mögen

diese durch die Einrichtung und Unterhaltung der Haupt- und Neben-Zoll-Aemter, der inneren Steuer-Aemter, Hall-Aemter und Pachthöfe und der Zoll-Directionen, oder durch den Unterhalt des dabei angestellten Personals und durch die dem letzteren zu bewilligenden Pensionen, oder endlich aus irgend einem anderen Bedürfnisse der Zoll-Verwaltung entstehen.

2. Hinsichtlich desjenigen Theils des Bedarfs aber, welcher an den gegen das Ausland gelegenen Gränzen und innerhalb des dazu gehörigen Gränz-Bezirks für die Zoll-Erhebungs- und Aufsichts- oder Controll-Behörden und Zoll-Schutzwachen erforderlich ist, wird man sich über Pauschsummen vereinigen, welche jeder der contrahirenden Staaten von der jährlich aufkommenden und der Gemeinschaft zu berechnenden Brutto-Einnahme an Zoll-Gefällen in Abzug bringen kann.
3. Bei dieser Ausmittelung des Bedarfs soll da, wo die Perception privativer Abgaben mit der Zoll-Erhebung verbunden ist, von den Gehältern und Amts-Bedürfnissen der Zoll-Beamten nur derjenige Theil in Anrechnung kommen, welcher dem Verhältnisse ihrer Geschäfte für den Zoll-Dienst zu ihren Amts-Geschäften überhaupt entspricht.
4. Man wird sich über allgemeine Normen vereinigen, um die Besoldungs-Verhältnisse der Beamten bei den Zoll-Erhebungs- und Aufsichts-Behörden, ingleichen bei den Zoll-Directionen in möglichste Uebereinstimmung zu bringen.

Art. 31. Die contrahirenden Staaten gestehen sich gegenseitig das Recht zu, den Haupt-Zoll-Aemtern auf den Gränzen anderer Vereins-Staaten Controllenre beizunordnen, welche von allen Geschäften derselben und der Neben-Aemter in Beziehung auf das Abfertigungs-Verfahren und die Gränzbewachung Kenntniß zu nehmen, und auf Einhaltung eines gesetzlichen Verfahrens, ingleichen auf die Abstellung etwaiger Mängel einzuwirken, übrigen sich jeder eigenen Verfügung zu enthalten haben.

Einer näher zu verabredenden Dienst-Ordnung bleibt es vorbehalten, ob und welchen Antheil dieselben an den laufenden Geschäften zu nehmen haben.



Art. 32. Jeder der contrahirenden Staaten hat das Recht, an die Zoll-Directionen der anderen vereinten Staaten Beamte zu dem Zwecke abzuordnen, um sich von allen vorkommenden Verwaltungs-Geschäften, welche sich auf die durch den gegenwärtigen Vertrag eingegangene Gemeinschaft beziehen, vollständige Kenntniß zu verschaffen.

Eine besondere Instruction wird das Geschäfts-Verhältniß dieser Beamten näher bestimmen, als dessen Grundlage die unbeschränkte Offenheit von Seiten des Staates, bei welchem die Abgeordneten fungiren, in Bezug auf alle Gegenstände der gemeinschaftlichen Zoll-Verwaltung, und die Erleichterung jedes Mittels, durch welches sie sich die Information hierüber verschaffen können, anzusehen ist, während andererseits ihre Sorgfalt nicht minder aufrichtig dahin gerichtet sein muß, eintretende Anstände und Meinungs-Verschiedenheiten auf eine, dem gemeinsamen Zwecke und dem Verhältnisse verbündeter Staaten, entsprechende Weise zu erledigen.

Die Ministerien der sämmtlichen Vereins-Staaten werden sich gegenseitig auf Verlangen jede gewünschte Auskunft über die gemeinschaftlichen Zoll-Angelegenheiten mittheilen, und insofern zu diesem Behufe die zeitweise oder dauernde Abordnung eines höheren Beamten, oder die Beauftragung eines anderweitig bei der Regierung beglaubigten Bevollmächtigten beliebt würde, so ist demselben nach dem oben ausgesprochenen Grundsatz alle Gelegenheit zur vollständigen Kenntnißnahme von den Verhältnissen der gemeinschaftlichen Zoll-Verwaltung bereitwillig zu gewähren.

Art. 33. Jährlich, in den ersten Tagen des Juni, findet zum Zwecke gemeinsamer Berathung ein Zusammentritt von Bevollmächtigten der Vereins-Regierungen Statt, zu welchem eine jede der letzteren einen Bevollmächtigten abzuordnen befugt ist.

Für die formelle Leitung der Verhandlungen wird von den Conferenz-Bevollmächtigten aus ihrer Mitte ein Vorsitzender gewählt, welchem übrigens kein Vorzug vor den übrigen Bevollmächtigten zusteht.

Der erste Zusammentritt wird in München Statt finden. Wo derselbe künftig erfolgen soll, wird bei dem Schlusse einer jeden jährlichen Versammlung, mit Rücksicht auf die Natur der Gegenstände, deren Verhandlung in der folgenden Conferenz zu erwarten ist, verabredet werden.

Art. 34. Vor die Versammlung dieser Conferenz-Bevollmächtigten gehört:

- a. die Verhandlung über alle Beschwerden und Mängel, welche in Beziehung auf die Ausführung des Grund-Vertrages und der besonderen Uebereinkünfte, des Zollgesetzes, der Zollordnung und Tarife, in einem oder dem anderen Vereins-Staate wahrgenommen, und die nicht bereits im Laufe des Jahres in Folge der darüber zwischen den Ministerien geführten Correspondenz erledigt worden sind;
- b. die definitive Abrechnung zwischen den Vereins-Staaten über die gemeinschaftliche Einnahme auf den Grund der von den obersten Zollbehörden aufgestellten, durch das Central-Bureau vorzulegenden Nachweisungen, wie solche der Zweck einer dem gemeinsamen Interesse angemessenen Prüfung erheischt;
- c. die Berathung über Wünsche und Vorschläge, welche von einzelnen Staats-Regierungen zur Verbesserung der Verwaltung gemacht werden;
- d. die Verhandlungen über Abänderungen des Zollgesetzes, des Zolltarifs, der Zollordnung und der Verwaltungs-Organisation, welche von einem der contrahirenden Staaten in Antrag gebracht werden, überhaupt über die zweckmäßige Entwicklung und Ausbildung des gemeinsamen Zoll- und Handels-Systems.

Art. 35. Treten im Laufe des Jahres außer der gewöhnlichen Zeit der Versammlung der Conferenz-Bevollmächtigten außerordentliche Ereignisse ein, welche unverzügliche Maaßregeln oder Verfügungen abseiten der Vereins-Staaten erheischen, so werden sich die contrahirenden Theile darüber im diplomatischen Wege vereinigen, oder eine außerordentliche Zusammenkunft ihrer Bevollmächtigten veranlassen.



Art. 36. Den Aufwand für die Bevollmächtigten und deren etwaige Gehülfen bestreitet die Regierung, welche sie absendet.

Das Kanzlei=Dienstpersonal und das Local wird unentgeltlich von der Regierung gestellt, in deren Gebiete der Zusammentritt der Conferenz Statt findet.

Art. 37. Sollte zur Zeit der Vollziehung des gegenwärtigen Vertrages eine Uebereinstimmung der Eingangs=Zollsätze in den Ländern der contrahirenden Regierungen nicht bereits im Wesentlichen bestehen, so verpflichten sich dieselben zu allen Maaßregeln, welche erforderlich sind, damit nicht die Zoll=Einkünfte des Gesamt=Vereins durch die Einführung und Anhäufung unverzollter oder gegen geringere Steuersätze, als der Vereinstarif enthält, verzollter Waaren=Vorräthe beeinträchtigt werden.

Art. 38. Für den Fall, daß andere Deutsche Staaten den Wunsch zu erkennen geben sollten, in den durch gegenwärtigen Vertrag errichteten Zoll=Verein aufgenommen zu werden, erklären sich die hohen Contrahenten bereit, diesem Wunsche, so weit es unter gehöriger Berücksichtigung der besonderen Interessen der Vereins=Mitglieder möglich erscheint, durch desfalls abzuschließende Verträge Folge zu geben.

Art. 39. Auch werden sie sich bemühen, durch Handels=Verträge mit anderen Staaten dem Verkehr Ihrer Angehörigen jede mögliche Erleichterung und Erweiterung zu verschaffen.

Art. 40. Alles, was sich auf die Details=Ausführung der im gegenwärtigen Vertrage und dessen Beilagen enthaltenen Verabredungen, insbesondere auf den Vollzug der gemeinschaftlich festgesetzten organischen Bestimmungen, Reglements und Instructionen bezieht, soll durch gemeinschaftliche Commissarien vorbereitet werden.

Art. 41. Die Dauer des gegenwärtigen Vertrages, welcher mit dem ersten Januar 1834 in Ausführung gebracht werden soll, wird vorläufig bis zum ersten Januar 1842 festgesetzt. Wird derselbe während dieser Zeit und spätestens zwei Jahre vor Ablauf der Frist nicht gekündigt, so soll er auf 12 Jahre, und so fort von 12 zu 12 Jahren als verlängert angesehen werden.

Lehtere Verabredung wird jedoch nur für den Fall getroffen, daß nicht in der Zwischenzeit sämtliche Deutsche Bundesstaaten über gemeinsame Maaßregeln übereinkommen, welche den mit der Absicht des Art. 19 der Deutschen Bundes-Acte in Uebereinstimmung stehenden Zweck des gegenwärtigen Zoll-Vereins vollständig erfüllen.

Auch sollen im Falle etwaiger gemeinsamer Maaßregeln über den freien Verkehr mit Lebensmitteln in sämtlichen Deutschen Bundes-Staaten die betreffenden Bestimmungen des nach gegenwärtigem Vertrage bestehenden Vereins-Tarifs demgemäß modificirt werden.

Gegenwärtiger Vertrag soll alsbald zur Ratification der hohen contrahirenden Höfe vorgelegt, und die Auswechslung der Ratifications-Urkunden soll spätestens binnen sechs Wochen in Berlin bewirkt werden.

So geschehen Berlin, den 22. März 1835.

G. G. Maassen. H. W. v. Stenber. Wilh. v. Kopp.  
(L. S.) (L. S.) (L. S.)

Arn. Fried. v. Mieg. Franz a Paula Friedrich  
Frl. v. Linden.  
(L. S.) (L. S.)

Albr. Fried. Eichhorn. Heint. Th. Lud. Schwedes.  
(L. S.) (L. S.)

Friedrich Ch. Johann Graf v. Lutzburg.  
(L. S.)

Zusatz-Artikel zu dem Zollvereinigungs-Vertrage zwischen Preußen, Kurhessen, und dem Großherzogthume Hessen einerseits und Baiern und Württemberg andererseits. Vom 31. Octbr. 1835.

## 1.

In Gemäßheit der im Art. 4 des Zollvereinigungs-Vertrages vom 22. März d. J. enthaltenen Verabredung wollen Seine Majestät der König von Baiern und Seine Majestät der König von Württemberg die unter A beiliegende Zollordnung, und den



unter B beiliegenden Zolltarif, welche zusammen das Zollgesetz bilden, in ihren Staaten verkündigen lassen.

Nicht minder wird in dem Königreiche Preußen, dem Kurfürstenthume Hessen und dem Großherzogthume Hessen, unter Beibehaltung der in diesen Staaten bestehenden Zollgesetze und Zollordnungen, der erwähnte unter B beigefügte Tarif gleichzeitig mit jenem Vertrage verkündigt werden.

Die in diesem Artikel erwähnten Gesetze und Zollordnungen, so wie der Tarif, sind als integrierende Theile des Vertrages vom 22. März d. J. anzusehen.

## 2.

Die contrahirenden Theile wollen so bald wie möglich die Einleitung treffen, daß die Bestrafung der Zollvergehen jeder Art, da solche das Interesse aller Vereins-Staaten gleichmäßig berühren, auch auf möglichst übereinstimmende Grundsätze zurückgeführt werde.

Vorstehenden Artikel, welcher dieselbe Kraft und Gültigkeit haben soll, als wenn derselbe in dem Vertrage vom 22sten März d. J. enthalten wäre, haben die unterzeichneten Bevollmächtigten, unter dem Vorbehalte der Ratification, vollzogen und unterschrieben.

So geschehen Berlin, den 31. Octbr. 1833.

E. G. Maassen. Carl Fried. v. Wilkens-Hohenau.  
(L. S.) (L. S.)

Wilh. v. Kopp. Fr. Ch. Joh. Gf. v. Lurburg.  
(L. S.) (L. S.)

Franz a Paula Friedrich Frh. v. Linden.  
(L. S.)

Albr. Fried. Eichhorn. H. Th. Ludw. Schwedes.  
(L. S.) (L. S.)

## Handels-Vertrag

zwischen Preußen, Baiern, Sachsen, Württemberg, Baden, Kurhessen, Großherzogthum Hessen, den zum Thüringischen Zoll- und Handels-Vereine gehörigen Staaten, Nassau und Frankfurt einerseits, und den Niederlanden andererseits.

(Vom 21. Januar 1839.)

Seine Majestät der König von Preußen, 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. Dezember 1835, und 2. Januar 1836 bestehenden Zoll- und Handels-Vereins, nämlich der Kronen Baiern, Sachsen und Württemberg, des Großherzogthums Baden, des 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-Koburg und Gotha, und der Fürstenthümer Schwarzburg-Rudolstadt und Schwarzburg-Sondershausen, Neuß-Greiz, Neuß-Schleiz und Neuß-Lobenstein und Eberdorf, — des Herzogthums Nassau und der freien Stadt Frankfurt einerseits, und Seine Majestät der König der Niederlande andererseits, von gleichem Wunsche beseelt, die Handelsverbindungen und den Austausch der Erzeugnisse der beiderseitigen Staaten möglichst auszudehnen, sind zu diesem Zwecke übereingekommen in Unterhandlungen zu treten &c.



Art. 1. Seine Majestät der König der Niederlande bewilligen zuzulassen:

A. bei der Einfuhr über die Niederländisch-Preussische Gränze, sowohl zu Lande, als auch stromwärts unter der Flagge eines der oben benannten, den Zoll- und Handels-Verein bildenden Staaten, die folgenden Gegenstände, ohne Unterschied des Ursprungs:

1. Wein, in Fässern, zu zehn Centen Niederl. vom Baril (Hektolitre); desgl. in Flaschen, deren 116 oder mehr auf ein Baril gehen, zu fünf Gulden für 100 Flaschen;
2. Getreide, namentlich Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Spelz und Buchweizen mit einer Ermäßigung der allgemeinen Eingangs-Abgabe um zehn Prozent;
3. Bruch- und behauene Steine, als: flache Steine zu Grabsteinen und Schwellen, Marmor in Blöcken, Flursteine u. s. w. zu dem Satze von drei Prozent vom Werthe;

B. bei der Einfuhr über die Niederländisch-Preussische Gränze stromwärts, unter der Flagge eines Vereins-Staates:

Ruh- und Bauholz in ungebrochenen Schiffsladungen oder in Flößen, zu fünf und zwanzig Centen Niederl. für die Tonne. Fünf und zwanzig Centner sollen einer Tonne gleichgeachtet, und als ungebrochene Schiffsladungen sollen solche angesehen werden, deren Hälfte in Holz besteht;

C. bei der Einfuhr sowohl zur See, als auch über die Niederländisch-Preussische Gränze zu Lande und stromwärts, unter Kontrolle und mit Ursprungszeugnissen:

1. Zeuge, Gewebe und Bänder aus Seide zu dem Satze von zwei Gulden Niederl. für das Pfund Niederl. (Kilogramm);
2. Strümpfe und Strumpfwürker-Baaren, Spitzen und Tülie zu dem Satze von fünf Prozent vom Werthe;
3. Messer-Baaren und kurze Baaren (nach den Spezifikationen des jetzigen Niederländischen Tarifs) zu dem Satze von drei Prozent vom Werthe.

Man wird in gemeinsamen Einverständnisse die Kontroll-Maafregeln und die Förmlichkeiten für die vorerwähnten Ursprungs-

zeugnisse festsetzen; die betreffenden Behörden werden demzufolge mit den erforderlichen Anweisungen versehen werden.

Art. 2. Seine Majestät der König der Niederlande werden fortfahren, ohne anderweite Gegenleistung die Erzeugnisse des Bodens und des Kunstfleißes der Staaten des Zoll- und Handels-Vereins bei ihrer Einfuhr in die Niederländischen Kolonien aller derjenigen Vortheile und Begünstigungen genießen zu lassen, welche den Erzeugnissen des Bodens und des Kunstfleißes irgend der begünstigtesten Europäischen Nation jetzt zugestanden sind, oder in Zukunft zugestanden werden möchten.

Art. 3. Seine Majestät der König der Niederlande bewilligen, daß die Bestimmungen Lit. B. No. 1 und 2 des Artikels 7 des Schiffahrts-Vertrages zwischen Preußen und den Niederlanden vom 3. Juni 1837, kraft welcher die Waaren, welche in einem Niederländischen Hafen eingeladen sind oder ausgeladen werden, auf Niederländischer Seite resp. der gänzlichen Freiheit von der in dem Tarif, Anlage C. der Mainzer Convention vom 31. März 1831 festgesetzten Abgabe, oder einer Verminderung derselben genießen, gleichmäßig auch Anwendung auf diejenigen Waaren erhalten sollen, welche auf den der Rheinschiffahrt durch diese Konvention eröffneten Wegen unter der Flagge Preußens oder eines der anderen Uferstaaten, die an den durch den gedachten Vertrag der Schiffahrt auf dem Niederländischen Rhein zugestandenen Vortheilen Theil nehmen, direct nach der See oder umgekehrt transitiren.

Art. 4. Die Regierungen der den Zoll- und Handels-Verein bildenden Staaten bewilligen zuzulassen:

A. bei der Einfuhr über die Preussisch-Niederländische Gränze sowohl zu Lande als auch stromwärts, die nachbenannten Niederländischen Erzeugnisse:

Butter,  
Käse,  
Ochsen und Stiere,  
Lämmer,  
Zugvieh,

zur Hälfte der Eingangsabgaben, welche durch den jetzt in Kraft



bestehenden Tarif festgesetzt sind, oder künftig in den Staaten des gedachten Vereins festgesetzt werden möchten.

B. bei der Einfuhr sowohl zur See, als auch zu Lande und stromwärts:

1. Niederländischen Lumpenzucker, zum Gebrauche der Siedereien in den Staaten des Zoll- und Handels-Vereins, und unter amtlicher Kontrolle dieser Verwendung, zur Hälfte der für den Lumpenzucker durch den gegenwärtigen Vereins-Tarif festgesetzten Eingangs-Abgabe;
2. Niederländischen raffinierten Zucker zu dem Satze von zehn Thalern Preuß. vom Centner von fünfzig Kilogrammen;
3. Niederländischen Reis zu dem Satze von zwei Thalern Preuß. vom Centner von fünfzig Kilogrammen.

Außerdem willigen die Mitglieder des Zoll-Vereins ein:

zu B. 1) den Niederländischen Lumpenzucker in keinem Falle künftig einer Eingangsabgabe zu unterwerfen, welche diejenige Abgabe, womit die gleichfalls zum Gebrauche der in Ihren Staaten befindlichen Siedereien bestimmten Rohzucker belegt werden, um mehr als zehn Prozent übersteigen würde;

zu B. 2) in dem Falle, daß die Abgabe, welche durch den gegenwärtigen Tarif auf die zum vorgedachten Gebrauche bestimmten Rohzucker gelegt ist, vermindert würde, gleichzeitig und in demselben Verhältnisse auch die Abgabe von den Niederländischen raffinierten Zuckern in so weit zu ermäßigen, daß letztere Abgabe niemals das Doppelte der Abgabe von den Rohzuckern übersteigen wird.

Die Bestimmung Lit. A. des gegenwärtigen Artikels wird unmittelbar nach der Publikation des Vertrages, und diejenige Lit. B. 1. acht Wochen nach dieser Publikation in Kraft treten, während die Bestimmungen B. 2. und 3. erst mit dem 1. Januar 1840 in Vollzug gesetzt werden sollen.

Art. 5. Die Staaten des Zoll- und Handels-Vereins werden die durch den gegenwärtigen Tarif festgesetzten Eingangs-Abgaben von nachbenaunten Artikeln: Kaffee, Taback, roh und fabrizirt, Gewürze, Thee, Feringe, Saatoel und Branntwein aller Gattung,

für die Einfuhr dieser Artikel aus den Niederlanden, sowohl zur See, als auch zu Lande und stromwärts, nicht erhöhen.

Es wird jedoch verstanden, daß diese Bestimmung den Fall nicht einbegreifen soll, daß künftig etwa der Centner von fünfzig Kilogrammen, statt des Preussischen Centners, als Gewichts-Einheit für den Tarif des Zoll- und Handels-Vereins angenommen würde, ohne daß dabei die Abgabensätze des gegenwärtigen Tarifs hinsichtlich der vorbenannten Artikel vermindert würden.

Art. 6. Sollte die in den Staaten des Zoll- und Handels-Vereins gegenwärtig zu Gunsten des Großhandels mit Wein bestehende Rabattbewilligung auf die Eingangsabgaben von den unmittelbar aus den Ländern der Erzeugung eingeführten Weinen noch über den ersten Januar 1840 hinaus fortgesetzt, oder sollten andere Begünstigungen dieser Art jenem Handel zugestanden werden, so ist man für diesen Fall übereingekommen, daß von dem gedachten Zeitpunkte ab, diese Begünstigungen gleichmäßig auch auf die aus den Niederlanden eingeführten Weine angewendet werden sollen.

Art. 7. In Rücksicht auf die Nützlichkeit der Anlegung einer Eisenbahn zwischen Preußen und den Niederlanden ist verabredet worden, daß, wenn eine Gesellschaft von Actionairs bei der Preussischen Regierung eine Konzession zur Errichtung und Benutzung einer Eisenbahn nachsuchen sollte, welche zur Verlängerung einer auf Niederländischem Gebiete bereits bestehenden oder anzulegenden Eisenbahn dienen würde, die Preussische Regierung diese Konzession, nach erfolgter Verständigung mit dem Niederländischen Gouvernement über den Anschließungspunkt an der Gränze unter den Bedingungen ertheilen wird, welche in Preußen für diese Art von Unternehmungen gegenwärtig allgemein bestehen, oder späterhin allgemein angenommen werden möchten.

Art. 8. Die hohen contrahirenden Theile verpflichten sich gegenseitig:

- a) keine Ein- oder Ausfuhrverbote anzuordnen, welche die Ein- oder Ausfuhr der Staaten des anderen Theils treffen



würden, während diejenigen dritter Länder bei Gegenständen derselben Gattung davon unberührt blieben;

- b) die gegenseitigen Ein- oder Ausfuhr, ohne Unterschied des Landes woher sie kommen, oder wohin sie bestimmt sind, weder zu Gunsten der Regierungen, noch der Kommunen, mit anderen oder höheren Zöllen, Abgaben oder Lasten irgend einer Art zu belegen, als mit denjenigen, welche in Ihren, in Kraft stehenden Tarifen und Gesetzen allgemein festgesetzt seyn werden;
- c) Ihre Unterthanen und Erzeugnisse gegenseitig an allen Prämien, Zoll-Vergütungen und anderen Vortheilen dieser Art Theil nehmen zu lassen, welche in Ihren Staaten für gewisse Gegenstände der Einfuhr oder Ausfuhr allgemein, gleichfalls ohne Unterschied des Landes der Herkunft oder der Bestimmung, bewilligt werden könnten.

Art. 9. Die hohen contrahirenden Theile erklären, daß Sie die in gegenwärtigem Vertrage gegenseitig gemachten Zugeständnisse als verabredet betrachten, um in deren ganzem Zusammenhange als Vergeltungen für die durch denselben Vertrag erworbenen Vortheile zu dienen, und daß Sie mithin jene Zugeständnisse nur in Erwidderung dieser Vortheile eingeräumt haben, jedoch Sich vorbehalten, dieselben auch anderen Staaten mit oder ohne Gegenleistungen zu bewilligen, oder auch sogar deren Anwendung allgemein eintreten zu lassen.

Art. 10. Sollte einer der hohen contrahirenden Theile in der Folge irgend einem anderen Staate andere oder größere Begünstigungen zugestehen, als die durch den gegenwärtigen Vertrag vereinbarten, so sollen dieselben Begünstigungen auch dem anderen Theile zu Gute kommen, welcher derselben, wenn das Zugeständniß ohne Vergeltung gemacht ist, ebenfalls ohne eine solche, wenn dasselbe aber an die Bedingung einer Gegenleistung geknüpft ist, gegen Bewilligung einer Vergeltung genießen wird, die in diesem Falle den Gegenstand einer besonderen Uebereinkunft zwischen den hohen contrahirenden Theilen ausmachen wird.

Art. 11. Der gegenwärtige Vertrag soll unverzüglich allen betheiligten Regierungen zur Ratifikation vorgelegt, und die Ratifikations-

Urkunden sollen binnen acht Wochen nach dem Tage der Unterzeichnung, oder, wenn es sein kann, noch früher zu Berlin ausgetauscht werden. Derselbe soll sofort nach Auswechslung der Ratifikations-Urkunden publizirt und unmittelbar darauf in Vollzug gesetzt werden, mit Ausnahme der Bestimmungen, wegen welcher im Artikel 4 ein anderer Zeitpunkt verabredet worden ist.

Der gegenwärtige Vertrag wird bis zum Ende des Jahres Eintausend achthundert und ein und vierzig in Kraft bleiben; und wenn sechs Monate vor dem Ablaufe dieses Zeitraumes keiner von beiden hohen contrahirenden Theilen seine Absicht, die Wirkung des Vertrages aufhören zu lassen, mittelst einer officiellen Erklärung kund thun sollte, so wird derselbe noch ein Jahr über diesen Zeitraum hinaus, und so fort von Jahr zu Jahr, verbindlich bleiben.

Zur Urkunde dessen haben die Bevollmächtigten denselben unter Beifügung ihrer resp. Siegel unterzeichnet.

Geschehen zu Berlin, den 21. Januar 1839.

E. Michaëlis. J. H. W. v. Scherff.

(L.S.)

(L.S.)

K. L. Windhorn. J. J. Rochussen.

(L.S.)

(L.S.)

J. W. Westphal.

(L.S.)

Die Ratifikations-Urkunden des vorstehenden Vertrages, welche von Seiner Majestät dem Könige von Preußen unterm 27. Februar d. J. und von Seiner Majestät dem Könige der Niederlande unter dem 4. März d. J. vollzogen worden, sind am 2. April d. J. zu Berlin ausgewechselt worden.

Allerhöchste Kabinettsorder vom 10. April 1839, den Steuersatz des Lumpenzuckers für Siedereien betreffend.

Auf Ihren Antrag vom 31. v. M. genehmige Ich, daß die dem Königlich Niederländischen Gouvernement im Art. IV. des Handels-Vertrages vom 21. Januar d. J. zugestandene Ermäßigung der Eingangs-Abgabe von Niederländischem, zum Gebrauch Vereinländischer Raffinerien unter Kontrolle der Verwendung ein-



gehenden Lumpenzucker bis auf die Hälfte des gegenwärtigen Tarif-Satzes, also bis auf 5 $\frac{1}{2}$  Rthlr. vom Centner, in Rücksicht auf die mit andern Regierungen eingeleiteten Unterhandlungen und in Erwartung billiger Gegenleistungen gleichzeitig und daher acht Wochen nach Publikation des obigen Handels-Vertrages, hinsichtlich alles Lumpenzuckers ohne Unterschied des Ursprungs vorläufig Anwendung erhalte, welcher über die Zollgränze gegen das Königlich Niederländische Gebiet und ferner über die nördliche Zollgränze von diesem Gebiete an bis Memel mit gleicher Bestimmung und unter Kontrolle für Vereinsländische Raffinirten eingeführt werden wird. Sie haben diesen Befehl durch die Gesetzsammlung bekannt zu machen und in Ausführung zu bringen.

Berlin, den 10. April 1839.

Friedrich Wilhelm.

An den Staats- und Finanzminister, Grafen v. Alvensleben.

## Handels-Convention

zwischen Groß-Britannien und Irland, und den  
Hanse-Städten Lübeck, Bremen und Hamburg.

(Geschlossen zu London am 29. September 1825.)

Seine Majestät der König des Vereinigten Königreichs von Groß-Britannien und Irland, eines Theils, und, der Senat der freien und Hansestadt Lübeck, der Senat der freien und Hansestadt Bremen, und der Senat der freien und Hansestadt Hamburg, (jeder dieser Staaten für sich abgesondert) andern Theils, gleich befeelt von dem Wunsche, ihren Unterthanen und Bürgern, welche mit einander in Handelsverbindungen stehen, jede Erleichterung und Aufmunterung zu gewähren; und überzeugt, daß nichts mehr zu diesem wünschenswerthen Zwecke führen kann, als eine gegenseitige Abstellung aller unterscheidenden Abgaben von den Schiffen der hohen contrahirenden Partheien und von deren Ladungen in den Häfen jeder derselben, haben, um zu dem Ende eine Convention zu schließen, zu Ihren Bevollmächtigten ernannt 2c. 2c.

Art. 1. Von dem dato dieser Convention an und nach demselben sollen Lübeckische, Bremische und Hamburgische Schiffe, welche in die Häfen des Vereinigten Königreichs Groß-Britannien und Irland einpassiren oder von denselben auspassiren, und Britische Schiffe, welche in die Häfen der freien und Hanseatischen Republiken, Lübeck, Bremen und Hamburg einpassiren oder



von denselben auspassiren, keinen anderen oder höheren Schiffsabgaben oder Lasten unterworfen sein, als solchen welche jetzt oder künftig von den Nationalen Schiffen, welche solche resp. Häfen ein- oder auspassiren, erhoben werden.

Art. 2. Alle Güter, Waaren und Kaufmannschaften, es mögen solche Producte der Territorien der freien und Hanseatischen Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg, oder jedes anderen Landes, seyn; welche gesetzmäßig von einem der Häfen der gedachten Republiken nach dem Vereinigten Königreiche von Groß-Britannien und Irland, in Brittischen Schiffen eingeführt werden können, sollen gleichmäßig in Lübeckischen, Bremischen und Hamburgischen Schiffen einzuführen gestattet seyn; und alle Güter, Waaren und Kaufmannschaften, es mögen solche Producte irgend eines Territorii Sr. Brittischen Majestät, oder irgend eines anderen Landes seyn, welche gesetzmäßig von den Häfen des Vereinigten Königreichs in Brittischen Schiffen ausgeführt werden können, sollen gleichmäßig von den besagten Häfen in Lübeckischen, Bremischen und Hamburgischen Schiffen auszuführen gestattet seyn. — Und alle Güter, Waaren und Kaufmannschaften, welche gesetzmäßig nach oder von den Häfen von Lübeck, Bremen und Hamburg in National-Schiffen eingeführt oder ausgeführt werden können, sollen gleichmäßig in Brittischen Schiffen nach oder von den Häfen von Lübeck, Bremen und Hamburg einzuführen oder auszuführen gestattet seyn.

Art. 3. Alle Güter, Waaren und Kaufmannschaften welche gesetzmäßig nach den Häfen des Vereinten Königreichs unmittelbar von den Häfen von Lübeck, Bremen oder Hamburg, oder von irgend einem derselben eingeführt werden können, sollen gegen gleiche Abgaben zugelassen werden, sie mögen in Brittischen, oder in zu einer der gedachten Republiken gehörigen Schiffen eingeführt seyn: — Und alle Güter, Waaren und Kaufmannschaften welche gesetzmäßig aus dem Vereinigten Königreiche ausgeführt werden können, sollen zu denselben Prämien, Rückzöllen und Vergütungen berechtigt seyn, sie mögen in Brittischen oder in Hanseatischen Schiffen ausgeführt werden: — Und soll dieselbe Reciprocität in den Häfen der gedachten Republiken in Hinsicht

auf alle Güter, Waaren und Kaufmannschaften beobachtet werden, welche gesetzmäßig nach oder von den besagten Häfen oder irgend einem derselben, in zu dem Vereinigten Königreiche gehörigen Schiffen, eingeführt oder ausgeführt werden können.

Art. 4. Es soll von Seiten keiner der beiden contrahirenden Partheyen noch von irgend einer für selbige oder unter ihrer Auctorität handelnden Gesellschaft, Corporation oder Agenten, weder direct noch indirect, eine Priorität oder Vorzug in Hinsicht auf Ankauf irgend eines Artikels von Gewächs, Production oder Manufacturen ihrer resp. Staaten, welche in dem Lande des anderen Theils eingeführt worden, rücksichtlich der Nationalität des Schiffes in welchem solche Artikel importirt sind, stattfinden, da es die wahre Meinung und Absicht der hohen contrahirenden Partheyen ist, daß keine Unterscheidung oder Verschiedenheit irgend einer Art in solcher Hinsicht gemacht werde.

Art. 5. In Hinsicht auf die beschränkte Ausdehnung der zu den Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg gehörigen Territorien, und auf die bestehenden genauen Handels- und Schiffahrts-Verbindungen zwischen den gedachten Republiken, ist es hiedurch stipulirt und übereingekommen, daß jedes Schiff, welches in einem oder anderen der Häfen der gedachten Republiken erbauet und ausschließliches Eigenthum eines oder mehrerer Bürger derselben, und dessen Capitain gleichfalls Bürger einer derselben ist, wenn drei Vierteltheile der Bemannung Bürger oder Unterthanen einer oder anderer der besagten Republiken, oder eines oder anderen derjenigen Staaten sein werden, welche in der Deutschen Conföderation, so wie solche in den Artikeln 55 und 56 des General-Tractats des Congresses, unterzeichnet zu Wien den 9. Juni 1815, beschrieben und enumerirt ist, begriffen sind, — solchergestalt erbauet, beeigenthumt und bemannt, für alle Zwecke dieser Convention, wie ein zu Lübeck, Bremen oder Hamburg gehöriges Schiff gehalten und angesehen werden soll.

Art. 6. Jedes Schiff mit dessen Ladung, zu einer der Drey Hanseatischen Republiken Lübeck, Bremen oder Hamburg gehörig und von irgend einem der besagten Häfen nach dem Vereinten Königreiche kommend, soll für alle Zwecke dieser Con-



vention, als von dem Lande welchem es angehört kommend, angesehen werden: und jedes Britische Schiff mit dessen Ladung, nach den Häfen von Lübeck, Bremen oder Hamburg trafiquirend; es sey directe oder successiv, soll für die gleichen Zwecke auf den Fuß eines Hanseatischen Schiffs und dessen Ladung, dieselbe Reise machend, gestellt sein.

Art. 7. Es ist ferner gegenseitig übereingekommen, daß keine höhere oder andere Abgaben in irgend einem der Staaten der hohen contrahirenden Partheyen sollen erhoben werden, von irgend einem persönlichen Eigenthum der resp. Bürger und Unterthanen einer derselben bei Export desselben aus dem Gebiete oder Territorio solcher Staaten, (es sey durch Vererbung solches Eigenthums oder auf andere Weise), als in jedem der Staaten von solchem Eigenthum zu entrichten ist oder zu entrichten sein wird, wenn es von einem Unterthanen oder resp. Bürger solches Staats ausgeführt würde.

Art. 8. Die hohen contrahirenden Partheyen behalten sich vor, auf additionelle Stipulationen zum Zweck der Erleichterung und Ausdehnung der commerziellen Verbindungen ihrer resp. Unterthanen und Gebiete, Bürger und Territorien, über dasjenige hinaus, welches in der gegenwärtigen Convention begriffen ist, auf die Grundlage reciproker oder gleichgeltender Vortheile, je nachdem die Umstände es ergeben mögen, einzugehen; und ist, für den Fall da ein oder mehrere Artikel, um solche Stipulationen zum Effect zu bringen, zwischen den hohen contrahirenden Partheyen geschlossen worden, hiedurch übereingekommen, daß der Artikel oder die Artikel welche hienächst solchergestalt geschlossen werden mögen, als ein Theil der gegenwärtigen Convention angesehen werden sollen.

Art. 9. Die gegenwärtige Convention soll für den Zeitraum von 10 Jahren a dato derselben in Kraft sein, und ferner bis zu Ende von 12 Monaten, nachdem Sr. Majestät der König des Vereinigten Königreichs von Groß-Britannien und Irland, einerseits; oder die Gouvernements der freien und Hanseatischen Republiken, Lübeck, Bremen und Hamburg, oder eines derselben, andererseits, ihre Absicht solche zu beeudigen, zu erkennen gegeben

haben werden, indem jede der besagten hohen contrahirenden Partheyen sich das Recht vorbehält, solche Aufkündigung der Anderen am Ende des besagten Termins von 10 Jahren zu machen: Und ist es hiebei zwischen selbigen übereingekommen, daß, bei Ablauf von 12 Monaten nach solcher Aufkündigung, nachdem solche abseiten einer der Partheyen von der Anderen empfangen seyn wird, diese Convention und alle Bestimmungen derselben aufhören und endigen sollen, so weit sie die Staaten betreffen welche solche Aufkündigung ertheilen und empfangen, wobei es jedoch übereingekommen und verstanden ist, daß, wenn eine oder mehrere der besagten Hanseatischen Republiken, bei Ablauf der 10 Jahre vom Tage der gegenwärtigen Convention an, die Andeutung der beabsichtigten Beendigung dieser Convention ertheilen oder empfangen, dieselbe nichts desto weniger in voller Kraft und Anwendung verbleiben soll, so fern sie die übrigen Hanseatischen Republiken oder Republik betrifft, welche solche Andeutung nicht ertheilt oder empfangen haben mögen.

Art. 10. Die gegenwärtige Convention soll-ratifizirt und die Ratificationen zu London innerhalb eines Monats vom dato derselben, oder wenn möglich früher, ausgetauscht werden.

Zur Urkunde dessen haben die respectiven Bevollmächtigten dieselbe unter Beisetzung ihrer Wappen unterzeichnet.

So geschehen zu London den 29. September 1825.

Unterzeichnet

(L.S.) George Canning.

(L.S.) W. Huskisson.

(L.S.) James Colquhoun.



## Handels- und Schiffahrts-Vertrag

zwischen den Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg und dem Kaiser von Brasilien.

(Unterzeichnet zu Rio de Janeiro am 17. November 1827.)

Im Namen der heiligen und untheilbaren Dreieinigkeit.

Der Senat der freien Hansestadt Lübeck, der Senat der freien Hansestadt Bremen, und der Senat der freien Hansestadt Hamburg, jede derselben für sich, einerseits, und Seine Majestät der Kaiser von Brasilien andererseits, von dem Wunsche beseelt, die Handels- und Schiffahrts-Verhältnisse zwischen diesen Staaten zu befestigen, haben zum Abschluß einer auf gerechte Gegenseitigkeit gegründeten Convention zu Bevollmächtigten ernannt. 1c. 1c.

Art. 1. Alle Häfen und Ankerplätze der gedachten Staaten, welche den Schiffen irgend einer anderen Nation offen sind, sollen es auch respective den Brasilianischen und Hanseatischen Schiffen seyn.

Art. 2. Jedes Schiff unter Lübecker, Bremer oder Hamburger Flagge, welches ausschließlich Bürgern eines dieser Freistaaten gehört und dessen Capitain ebenfalls Bürger eines derselben ist, soll hinsichtlich aller diese Convention betreffenden Gegenstände als ein Lübecker, Bremer oder Hamburger Schiff betrachtet werden. Genau dasselbe gilt umgekehrt in Betreff der Brasilischen Schiffe. Die regelmäßig ausgefertigten Seepässe sollen unter den hohen Contrahenten als Beweis der Nationalität Brasilischer und Hanseatischer Schiffe gelten.

Art. 3. Die Lübecker, Bremer und Hamburger Schiffe, welche in Brasilische Häfen einlaufen oder von da auslaufen, so wie die in die Häfen der Hansestädte einlaufenden oder von da auslaufenden Brasilischen Schiffe, sind keinen andern oder höheren, auf den Fahrzeugen, abgesehen von ihren Ladungen, ruhenden Abgaben an Hafenz-, Fracht-, Anker-, Leucht-, Tonnen-, Visitations-, Bootsgeld, oder unter welcher andern Benennung es auch sey, unterworfen, als solchen, die jetzt oder in Zukunft von nationalen Fahrzeugen erhoben werden.

Art. 4. Die hohen Contrahenten verpflichten sich gegenseitig keine Ein- oder Ausfuhrverbote zu erlassen, welche die Importation oder Exportation Eines der Länder treffen, während sie diejenigen anderer Länder in Bezug auf die Artikel der nämlichen Gattung unberührt lassen.

Sie verpflichten sich ferner, dergleichen Artikel mit keinen Auflagen oder andern Lasten zu beschweren, welche nicht zugleich ohne Unterschied des Landes alle Ein- oder Ausfuhr der nämlichen Gattung befallen.

Art. 5. Alle Waaren, welche durch nationale Schiffe in die resp. Staaten ein- oder von da ausgeführt werden können, dürfen es auch in Schiffen des andern Theils.

Da jedoch der von Hafen zu Hafen gehende, den Transport einheimischer oder bereits zum innern Verbrauch disponirter fremder Produkte befassende Küstenhandel, von diesem allgemeinen Grundsatz ausgenommen und den Verfügungen jedes Landes vorbehalten bleibt, so ist man von beiden Seiten übereingekommen, daß die Bürger und Unterthanen der hohen Contrahenten in dieser Hinsicht, wie in Betreff der Befugniß zur Benutzung von Küstenfahrzeugen beim Transport ihrer Waaren, dieselben Rechte genießen sollen, welche den Unterthanen der am meisten begünstigten Nation eingeräumt sind oder in der Folge zugestanden werden mögen.

Art. 6. Alle und jede Waaren, ohne Unterschied des Ursprungs, welche in Brasilischen, oder einer in den Hanseatischen Häfen in ihrem direkten Handel begünstigten Nation angehörigen Schiffen, von Brasilien in die Häfen von Lübeck, Bremen und



Hamburg, oder aus diesen Häfen nach Brasilien geführt werden, desgleichen die in Brasilischen Schiffen aus irgend einem Lande in die Hanseatischen Häfen eingeführten oder aus denselben nach irgend einem Lande ausgeführten Waaren, haben in gedachten Häfen die Ein- und Ausgangs-Gebühren, so wie die Abgaben jeder Art nur nach dem, dem direkten und nationalen Handel der am meisten begünstigten Nation zugestandenen Maaßstabe zu entrichten. Auf der andern Seite haben alle und jede Waaren, ohne Unterschied des Ursprungs, welche in Hanseatischen oder einer in Brasilien in ihrem direkten Handel begünstigten Nation angehörigen Schiffen aus den Häfen von Lübeck, Bremen und Hamburg nach Brasilien, oder von Brasilien in diese Häfen geführt werden, in Brasilien die Ein- und Ausgangs-Gebühren, so wie Abgaben jeder Art nur nach dem, dem direkten und nationalen Handel der am meisten begünstigten Nation zugestandenen Maaßstabe, welcher durch andere Verträge gegenwärtig für alle zum innern Verbrauch disponirten Güter statt vier und zwanzig nur fünfzehn Procent beträgt, zu entrichten. Da die Hansestädte den indirekten Handel Brasiliens auf keine Weise beschränkt haben und da gleichwohl die Brasilische Regierung, in der gegenwärtigen Lage ihrer Handels-Verhältnisse, dem indirekten Handel der gedachten Städte nicht die gleiche Ausdehnung und eine vollständige Reciprocität einräumen kann: so ist man übereingekommen, daß der besagte indirekte Handel einstweilen nur hinsichtlich solcher Nationen Statt finden soll, deren direkter Handel in den Brasilischen Häfen durch besondere Verträge begünstigt ist oder künftig begünstigt werden wird. Die in Hanseatischen Fahrzeugen aus den Häfen solcher begünstigten Nationen nach Brasilien geführten Güter, haben daselbst dieselben Aus- und Eingangs-Gebühren und sonstige Abgaben, welche die Hansestädte in ihrem direkten Handel bezahlen, zu entrichten, wobei inzwischen jene Güter denselben Formlichkeiten unterworfen bleiben, welche erforderlich sind, wenn sie von den in ihrem direkten Handel begünstigten Nationen in Brasilien eingeführt werden.

Die in dem einen oder andern Lande für die Ein- oder Ausfuhr in den Schiffen irgend einer fremden Nation bewilligten Prämien, Rückzölle und sonstigen Vortheile der Art, werden auf gleiche Weise zugestanden, wenn die Ein- oder Ausfuhr in Fahrzeugen des andern Landes geschieht.

In der direkten Fahrt zwischen Brasilien und den Hansestädten genügen die resp. durch die Brasilischen oder Hanseatischen Consulate oder in deren Ermangelung durch die Ortsbehörden visirten Manifeste, um die Ein- oder Ausfuhr der in diesem Artikel stipulirten Begünstigungen theilhaftig zu machen.

Art. 7. Die im vorigen Artikel bezeichneten Waaren genießen in den Zollstätten hinsichtlich ihrer Evaluation aller Vorzüge und Erleichterungen, die der am meisten begünstigten Nation jetzt oder künftig zu Theil werden. Man ist insbesondere einverstanden, daß sofern sie keinen bestimmten Werth im Brasilischen Tarif haben, ihre Disposition im Zollhause nach einer vom Empfänger gezeichneten Werthdeklaration geschehe: sollten jedoch die mit der Erhebung der Rechte beauftragten Zollbeamten Unrichtigkeiten in solcher Werthangabe vermuthen, so sind sie befugt, die so evaluirten Gegenstände gegen eine innerhalb fünfzehn Tagen, vom Tage des Anhaltens an gerechnet: zu leistende Zahlung des also geschätzten Werths mit zehn Procent Aufschlag, und gegen Zurückgabe der bezahlten Rechte, zu übernehmen.

Art. 8. Der Handel und die Schifffahrt zwischen Brasilien und den Hanseatischen Häfen, genießen in den Staaten beider Contrahenten ohne in dieser Beziehung eine additionelle Convention abzuwarten, aller Privilegien und Vorzüge, die irgend einer andern begünstigten Nation eingeräumt sind oder es in der Folge werden, insofern nämlich der dabei vorausgesetzten Reciprocitätsbedingung entsprochen wird.

Man hat sich indeß darüber verständigt, daß die Privilegien, welche der Portugiesischen Nation eingeräumt sind, oder künftig eingeräumt werden, hiebei nicht zum Maassstab dienen dürfen. Auch erstrecken sich die Wirkungen der gegenwärtigen Convention nicht auf Portugal, insofern deshalb nicht besondere Verträge stattfinden sollten.



Art. 9. Die Consuln der respectiven Regierungen werden sowohl für ihre Personen als hinsichtlich der Ausübung ihres Berufs, auf gleichem Fuße mit denen der am meisten begünstigten Nation behandelt. Namentlich genießen sie das Recht, über die Sollevaluationen, sowohl allgemeine als besondere Vorstellungen zu machen, die man sodann, ohne darum die Abfertigung zu verzögern, möglichst schnell berücksichtigen wird.

Art. 10. Im Fall sich der Eine der hohen Contrahenten im Kriege befinden sollte, während der Andere neutral bliebe, ist ausgemacht, daß alles, was der kriegführende Theil mit andern Mächten für die neutrale Flagge vortheilhaftes verabredet hätte, auch zwischen Brasilien und den Hansestädten zur Richtschnur dienen soll. Um jedem Mißverständniß hinsichtlich dessen, was als Kriegscontrebande zu betrachten sey, vorzubeugen, ist man (wiewohl unbeschadet des oben ausgesprochenen allgemeinen Grundsatzes) übereingekommen, deren Definition auf folgende Artikel zu beschränken: Kanonen, Mörser, Flinten, Pistolen, Granaten, Saucissen, Laveten, Wehrgehénke, Pulver, Salpeter, Helme, Kugeln, Piken, Degen, Hellebarden, Sättel, Pferdegeschirre und andere zum Kriegsgebrauch gefertigte Werkzeuge aller Art.

Art. 11. Die Bürger und Unterthanen der respectiven Länder genießen in dem andern Lande, hinsichtlich ihrer Personen, ihrer Güter, der Ausübung ihres Gottesdienstes und der Anwendung ihrer Gewerthätigkeit aller Rechte und Privilegien, die den Individuen der am meisten begünstigten Nation eingeräumt sind, oder es in der Folge werden. Da einige Fremde in Brasilien des Vorrechts genießen, unter denselben Bedingungen und Sicherheiten wie Brasilische Unterthanen Assignanten beim Zoll zu seyn, so wird diese Begünstigung gleichmäßig auf die in diesem Reich residirenden Hanseaten ausgedehnt.

Art. 12. Die hohen Contrahenten behalten sich das Recht vor, in alle additionelle Stipulationen einzugehen, welche das gegenseitige Handelsinteresse erfordern sollte, und alle Artikel, über die man sich dergestalt vereinigt, sollen als Theile dieser Convention betrachtet werden.

Art. 13. Wird gleich die gegenwärtige Convention als den drei freien Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg gemeinschaftlich angesehen, so ist man dennoch übereingekommen, daß keine solidarische Verpflichtung unter ihren souverainen Regierungen stattfindet, und daß die Bestimmungen gegenwärtiger Convention, wenn sie etwa hinsichtlich Einer dieser Republiken aufhören sollten, gleichwohl in Bezug auf die übrigen in voller Kraft bleiben.

Art. 14. Gegenwärtige Convention soll ratifizirt und die Ratificationen sollen im Verlauf von vier Monatten oder wo möglich noch früher zu London ausgewechselt werden. Sie soll während zehn Jahren, vom Tage der Auswechslung der Ratificationen an gerechnet, und über diesen Zeitpunkt hinaus, so lange bis die Senate der Hansestädte, sey es gemeinschaftlich oder einzeln, oder Seine Majestät der Kaiser von Brasilien, die Absicht sie zu Ende gehen zu lassen, kundgethan haben, nicht minder auch während der Dauer der Verhandlungen über ihre Erneuerung oder Modification in Kraft bleiben.

Des zur Urkunde haben die unterzeichneten Bevollmächtigten der Senate der Hanseatischen Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg, und Seiner Majestät des Kaisers von Brasilien Kraft ihrer Vollmachten dieselbe unterschrieben und ihre Siegel beigeschloßen.

So geschehen zu Rio de Janeiro, den 17. November 1827.

Unterzeichnet:

(L.S.) Marquis von Quéluz.

(L.S.) Graf von Lages.

(L.S.) Bildemeister.

(L.S.) R. Steveling.



## Freundschafts-, Handels- und Schiffahrts- Vertrag

zwischen den Senaten der freien und Hansestädte  
Lübeck, Bremen und Hamburg einerseits, und den  
Vereinigten Staaten von Nord-Amerika anderer-  
seits.

(Vom 20. December 1827.)

Die Republik und freie Hansestadt Hamburg, die Republik und freie Hansestadt Lübeck und die Republik und freie Hansestadt Bremen (jeder dieser Staaten für sich abgesondert) an einem Theil, und die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika am andern Theil, wünschend ihrem Handels-Verkehr unter einander größere Erleichterung zu geben, und die Privilegien ihrer resp. Schiffahrt auf die Basis der ausgedehntesten Liberalität zu stellen, haben sich entschlossen, die Regeln, welche zwischen ihnen beobachtet werden sollen, durch eine Freundschafts-, Handels- und Schiffahrts-Convention auf klare, distincte und positive Weise zu fixiren.

Zur Erreichung dieses höchst wünschenswerthen Zweckes haben der Senat der Republik und freien Hansestadt Hamburg, der Senat der Republik und freien Hansestadt Lübeck und der Senat der Republik und freien Hansestadt Bremen Vollmacht ertheilt zc.

Art. 1. Die contrahirenden Theile kommen überein, daß jede Art von Producten, Manufacturen oder Waaren aus jedem fremden Staat, welche von Zeit zu Zeit gesetzlich nach den Vereinigten Staaten in ihren eignen Schiffen eingeführt werden können, gleichfalls sollen in Schiffen der gedachten freien Hanseatischen Republiken: Hamburg, Lübeck und Bremen, eingeführt

werden können; und daß keine höhere noch andere Abgaben auf den Tonnengehalt oder auf die Ladung erhoben und verlangt werden sollen, es möge die Einfuhr in Schiffen der Vereinigten Staaten oder in Schiffen einer der gedachten Hanseatischen Republiken geschehen; und gleichmäßig, daß jede Art von Producten, Manufacturen oder Waaren aus irgend einem fremden Staat, welche von Zeit zu Zeit gesetzlich nach irgend einer von den gedachten Hanseatischen Republiken in ihren eigenen Schiffen eingeführt werden können, gleichfalls in Schiffen der Vereinigten Staaten eingeführt werden dürfen, und daß keine höhere oder andere Abgaben vom Tonnengehalt oder von der Ladung des Schiffes erhoben oder verlangt werden sollen, die Einfuhr mag in Schiffen des einen oder andern Theiles geschehen. Und kommen sie ferner überein, daß alles, was gesetzlich von einem Theil in seinen eignen Schiffen nach irgend einem fremden Staat ausgeführt oder wieder ausgeführt werden kann, gleichmäßig in den Schiffen des andern Theiles soll ausgeführt oder wieder ausgeführt werden können. Und sollen dieselben Vergütungen, Abgaben und Rückzölle zugestanden und erhoben werden, es möge solche Ausfuhr oder Wiederausfuhr in Schiffen des einen oder des andern Theiles geschehen. Auch sollen nicht höhere oder andere Abgaben irgend einer Art in den Häfen des einen Theiles auf Schiffe des andern Theiles gelegt werden, als diejenigen, welche in denselben Häfen von den nationalen Schiffen zu erlegen sind.

Art. 2. Es sollen keine höhere noch andere Abgaben auf die Einfuhr in die Vereinigten Staaten von irgend einem Artikel der Producte oder Manufacturen der freien Hanseatischen Republiken: Hamburg, Lübeck und Bremen, gelegt werden, und keine höhere oder andere Abgaben sollen auf die Einfuhr in irgend eine der besagten Republiken von irgend einem Artikel der Producte oder Manufacturen der Vereinigten Staaten gelegt werden, als diejenigen, welche von denselben Artikeln, als Producten oder Manufacturen irgend eines fremden Staates zu erlegen sind; noch soll irgend eine andere oder höhere Abgabe oder Last von irgend einem Theile auf die Ausfuhr irgend eines Artikels nach den Vereinigten Staaten oder nach den freien Hanseatischen



Republiken: Hamburg, Lübeck oder Bremen, resp., gelegt werden, als solche, welche von der Ausfuhr derselben Artikel nach irgend einem andern fremden Staat zu entrichten sind. Auch soll nicht irgend ein Verbot auf die Einfuhr oder Ausfuhr irgend eines Artikels der Producte oder Manufacturen der Vereinigten Staaten oder der freien Hanseatischen Republiken: Hamburg, Lübeck oder Bremen nach oder von den Häfen der Vereinigten Staaten oder nach oder von den Häfen des andern Theiles gelegt werden, welches nicht gleichmäßig auf alle anderen Nationen ausgedehnt wäre.

Art. 3. Es soll keine Priorität oder Vorzug, weder direct noch indirect, weder von einer der contrahirenden Parteien, noch durch Compagnien, Corporationen oder Agenten, welche für selbige oder unter ihrer Autorität handeln, in Hinsicht auf Ankauf irgend eines Artikels von Gewächs, Production oder Manufacturen ihrer resp. Staaten, welche in dem Lande des andern eingeführt werden, rücksichtlich der Nationalität des Schiffes, in welchem solche Artikel importirt sind, Statt finden, da es die wahre Meinung und Absicht der contrahirenden Parteien ist, daß keine Unterscheidung oder Verschiedenheit in solcher Hinsicht gemacht werde.

Art. 4. In Hinsicht auf die beschränkte Ausdehnung der Territorien der Republiken von Hamburg, Lübeck und Bremen, und auf die bestehenden genauen Handels- und Schiffahrts-Verbindungen zwischen den gedachten Republiken, ist es hierdurch stipulirt und übereingekommen, daß jedes Schiff, welches ausschließliches Eigenthum eines oder mehrerer Bürger irgend einer der gedachten Republiken, und dessen Capitain gleichfalls Bürger einer oder der anderen derselben ist, wenn drei Viertel der Besatzung Unterthanen oder Bürger einer oder der anderen der gedachten Republiken oder eines oder des anderen der Staaten der Deutschen Conföderation sein werden, ein solches Schiff, solchergestalt beeigenthumt und bemannt, für alle Zwecke dieser Convention wie ein zu Hamburg, Lübeck oder Bremen gehöriges Schiff angesehen werden soll.

Art. 5. Jedes Schiff mit seiner Ladung, welches einer der drei Hanseatischen Republiken von Hamburg, Lübeck oder Bremen

gehört, und von einem der besagten Häfen nach den Vereinigten Staaten kommt, soll für alle Zwecke dieser Convention angesehen werden, als habe es bei der Republik, welcher es angehört, clarirt, wenn solches auch wirklich nicht die Republik gewesen wäre, von welcher es absegelt ist; und jedes Schiff der Vereinigten Staaten und dessen Ladung, welches nach den Häfen von Hamburg, Lübeck oder Bremen trafirt, es sei direct oder successive, soll für die gleichen Zwecke auf den Fuß eines Hanseatischen Schiffes und dessen Ladung, dieselbe Reise machend, gestellt sein.

Art. 6. Es ist gleichfalls übereingekommen, daß es völlig frei für alle Kaufleute, Schiffs-Capitaine und andere Bürger von beiden Theilen sein soll, selbst ihre eigenen Geschäfte in allen der Jurisdiction eines derselben unterworfenen Häfen und Plätzen zu führen, sowohl in Hinsicht auf die Consignation und den Verkauf ihrer Güter und Waaren im Groß- oder Kleinhandel, als in Hinsicht auf Laden, Löschen und Versenden ihrer Schiffe, wobei sie sich den Gesetzen, Decreten und eingeführten Gebräuchen zu unterwerfen haben, welchen die eingeborenen Bürger unterworfen sind, indem sie in allen diesen Fällen als die Bürger der Republik, in welcher sie residiren, oder zum wenigsten auf den Fuß der Bürger oder Unterthanen der begünstigten Nation zu behandeln sind.

Art. 7. Die Bürger jeder der contrahirenden Parteien sollen die Macht haben, innerhalb der Jurisdiction der andern, über ihre persönlichen Güter, mittelst Verkauf, Schenkung, Testament oder anderweitig, zu disponiren, und ihre Erben, als Bürger der andern Partei, sollen in ihren persönlichen Gütern succediren, es sei in Folge eines Testaments oder ab intestato, und sie mögen entweder persönlich oder durch andere für sie Handelnde Besitz davon nehmen und darüber disponiren, wie sie wollen, indem sie nur dieselben Abgaben zu bezahlen haben, als zu deren Zahlung die Einwohner des Landes von solchen Gütern in gleichen Fällen verpflichtet sind oder sein werden. Und wenn im Fall eines Grundstücks die besagten Erben, in Hinsicht auf ihren Charakter als Fremde, behindert werden sollten, in den Besitz der Erbschaft zu treten, so soll der Zeitraum von drei Jahren gestattet werden, um darüber zu disponiren, wie sie es angemessen



finden werden, das Provenü, ohne Molestation und entfreet von allen Abzugs-Abgaben von Seiten des Gouvernements der resp. Staaten, auszuführen.

Art. 8. Beide contrahirenden Parteien versprechen und verpflichten sich förmlich, ihre specielle Protection den Personen und dem Eigenthum der gegenseitigen Bürger jedes Standes, welche sich in den der Jurisdiction des einen oder des andern unterworfenen Territorien, es sei temporär oder daselbst wohnend, aufhalten werden, zu gewähren, und ihnen die Justiz-Tribunale zu ihrem juridischen Recurs an selbige auf dieselbe Weise, welche hinsichtlich der Eingebornen oder Bürger des Landes, in welchem sie sich aufhalten, herkömmlich und gebräuchlich ist, frei und offen zu lassen; zu welchem Ende sie, zur Vertheidigung ihrer Rechte in allen ihren Rechtsstreitigkeiten sich solcher Advocaten, Sachwalter, Notarien, Agenten und Factoren bedienen mögen, als sie für gut finden werden, und sollen solche Bürger oder Agenten eben dieselbe Freiheit haben, als die eingebornen Bürger, bei den Decisionen und Urtheilsprüchen der Tribunale, in allen Fällen, welche dieselben betreffen mögen, gegenwärtig zu sein; so wie bei der Aufnehmung von Verhören und Beweisen, welche in den den besagten Rechtsstreiten beizubringen sein mögen.

Art. 9. Die contrahirenden Parteien, wünschend in Frieden und Harmonie mit allen Nationen der Erde mittelst offenen und gegen alle gleich freundlichen Verfahrens zu leben, verpflichten sich gegenseitig, keine besonderen Begünstigungen anderen Nationen in Hinsicht auf Handel und Schifffahrt zu ertheilen, welche nicht unmittelbar dem andern Theil gemeinschaftlich werden, welcher dieselbe Freiheit, wenn die Concession ohne Entgelt gemacht war, oder unter Zugestehung derselben Compensation, wenn die Concession bedingt war, genießen soll.

Art. 10. Die gegenwärtige Convention soll für die Zeit von zwölf Jahren, vom Dato derselben an, in Kraft sein, und ferner bis zwölf Monate, nachdem die Hanseatischen Republiken: Hamburg, Lübeck und Bremen, oder eine von selbigen, eines Theils, oder das Gouvernement der Vereinigten Staaten, anderen Theils, ihre Absicht, dieselbe zu beendigen, zu erkennen gegeben

haben werden, indem jede der besagten contrahirenden Parteien sich das Recht vorbehält, solche Aufkündigung derselben, am Ende des besagten Termins von zwölf Jahren, zu machen. Und ist es hiebei zwischen selbigen übereingekommen, daß bei Ablauf von zwölf Monaten nach solcher Aufkündigung, nachdem solche abseiten einer der Parteien von der anderen empfangen sein wird, diese Convention und alle Bestimmungen derselben aufhören und endigen sollen, so weit sie die Staaten betreffen, welche solche Aufkündigung ertheilen und empfangen; wobei es jedoch übereingekommen und verstanden ist, daß, wenn eine oder mehrere der vorbesagten Hanseatischen Republiken, bei Ablauf der zwölf Jahre, vom Tage der gegenwärtigen Convention an, die Andeutung der beabsichtigten Beendigung dieser Convention ertheilen oder empfangen, dieselbe nichts desto weniger in voller Kraft und Anwendung verbleiben soll, sofern sie die übrigen Hanseatischen Republiken oder Republik betrifft, welche solche Andeutung nicht ertheilt oder empfangen haben mögen.

Art. 11. Nachdem die gegenwärtige Convention von den Senaten der Hanseatischen Republiken von Hamburg, Lübeck und Bremen und von dem Präsidenten der Vereinigten Staaten, mit dem Gutbefinden und der Zustimmung des Senats derselben, genehmigt und ratificirt worden, sollen die Ratificationen derselben zu Washington innerhalb neun Monate, vom Dato dieses, oder, wenn möglich, früher ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben Wir, die Bevollmächtigten der contrahirenden Parteien, die gegenwärtige Convention unterzeichnet und unsere Siegel derselben beigesezt.

So geschehen in Quadruplicaten in der Stadt Washington, am zwanzigsten Tage des Decembers des Jahres unseres Herrn Eintausend Achthundert und sieben und zwanzig, im zwei und fünfzigsten Jahre der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika.

(Unterz.)	W. Rumpff.	H. Clay.
	(L. S.)	(L. S.)



Zusatz-Artikel zu dem am 20. December 1827 zwischen den Hansestädten und den Vereinigten Staaten von America unterzeichneten Freundschafts-, Handels- und Schiffahrts-Vertrage.  
(Vom 4. Juni 1828.)

Da die Vereinigten Staaten von America und die Hanseatischen Republiken Hamburg, Lübeck und Bremen, den wechselseitigen Handelsverkehr, durch Gewährung einer jeden, den Schiffen des andern Theils nöthigen Unterstützung zu befördern wünschen: so sind die unterzeichneten Bevollmächtigten über den folgenden Zusatz-Artikel zu dem Freundschafts-, Handels-, und Schiffahrts-Vertrag, welcher zu Washington am 30. December 1827, zwischen den contrahirenden Theilen geschlossen worden, übereingekommen.

Die Consulu und Vice-Consulu sind berechtigt, Matrosen, welche der Mannschaft von Schiffen der respectiven Staaten angehören und von diesen Schiffen entwichen sind, verhaften zu lassen, um sie zurückzusenden, und außer Landes zu versetzen. Zu diesem Behuf sollen die Consulu und Vice-Consulu sich an die competenten Gerichtshöfe, Richter und Beamten schriftlich wenden, und durch Vorlegung der Register und Musterrollen solcher Schiffe oder anderer amtlicher Documente erhärten, daß solche Matrosen einen Bestandtheil besagter Mannschaft bilden. Bei so belegtem Antrag soll die Auslieferung, es sey denn daß das Gegentheil erwiesen worden, nicht verweigert werden. Vielmehr soll den Consulu und Vice-Consulu bei dem Aufsuchen, Anhalten und Verhaften besagter Entwichenen alle Beihülfe und Vorschub geleistet werden. Auf der Consulu und Vice-Consulu Ansuchen, so wie auf deren Kosten, sollen letztere in den Gefängnissen des Landes bis zu dem Zeitpunkt verhaftet und bewacht werden, an welchem sich eine Gelegenheit findet, sie zurückzusenden. Würden sie jedoch innerhalb zweier Monate, von dem Tage ihrer Verhaftung an gerechnet, nicht zurückgesandt: so sollen sie in Freiheit gesetzt und aus dem nemlichen Grunde nicht von neuem verhaftet werden.

Wohlverstanden indeß, daß, falls der Entwichene irgend ein Verbrechen oder Vergehen begangen, seine Uebergabe verzögert

werden kann bis der Gerichtshof, bei welchem der Fall anhängig ist, sein Urtheil gesprochen hat und das Urtheil vollzogen worden.

Gegenwärtiger Zusatz-Artikel soll dieselbe Kraft und denselben Werth haben, als ob er Wort für Wort dem zu Washington am 20. December 1827 unterzeichneten Verträge eingerückt wäre, und nachdem er von dem Präsidenten der Vereinigten Staaten, auf und mit Rath und Einwilligung des Senats derselben, so wie von den Senaten der Hanseatischen Republiken, Hamburg, Lübeck und Bremen gebilligt und ratifizirt worden, sollen die Ratificationen innerhalb eines Zeitraums von neun Monaten, von dem Tage der Unterzeichnung an, oder früher wenn möglich, zu Washington ausgewechselt werden.

Urkunde dessen haben wir, die Unterzeichneten, kraft unserer respectiven Vollmachten, gegenwärtigen Zusatz-Artikel durch unsere Unterschrift und beigedrucktes Siegel vollzogen.

So geschehen in vierfacher Ausfertigung in der Stadt Washington, am 4. Juni 1828.

Unterzeichnet:

(L.S.) B. Rumpff.

(L.S.) H. Clay.



## Handels- und Schifffahrts-Vertrag

zwischen den Senaten der freien und Hansestädte  
Lübeck, Bremen und Hamburg einerseits, und  
Sr. Maj. dem Könige von Preußen andererseits.

(Unterzeichnet zu Berlin am 4. October 1828.)

Seine Majestät der König von Preußen, einerseits, und der Senat der freien und Hansestadt Lübeck, der Senat der freien und Hansestadt Bremen und der Senat der freien und Hansestadt Hamburg, andererseits, haben, von der Ueberzeugung ausgehend, daß eine gegenseitige völlige Gleichstellung Ihrer resp. Unterthanen und Bürger in den gegenwärtig und künftig bestehenden Handels- und Schifffahrts-Abgaben wesentlich zur Beförderung der gegenseitigen Handels-Verbindungen beitragen würde, zum Abschlusse eines diesem wünschenswerthen Zwecke entsprechenden Vertrages zu Ihren Bevollmächtigten ernannt ic.

Art. 1. Die Preussischen, mit Ballast oder mit Ladung in den Häfen der freien und Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg ankommenden, imgleichen die Lübecker, Bremer und Hamburger, mit Ballast oder Ladung in den Häfen des Preussischen Staats ankommenden Schiffe sollen bei ihrem Einlaufen, wie bei ihrer Abfahrt, hinsichtlich der jetzt oder künftig bestehenden Hafens-, Tonnen-, Leuchthurm-, Lootsen- und Berge-Gelder, wie auch hinsichtlich aller anderen, jetzt oder künftig der Staatskasse, den Städten oder Privat-Anstalten zustießenden Abgaben und Lasten irgend einer Art oder Benennung, auf demselben Fuße, wie die National-Schiffe behandelt werden.

Art. 2. Alle Waaren, Güter und Handels-Gegenstände, sie seien inländischen oder ausländischen Ursprungs, welche jetzt oder in Zukunft auf National-Schiffen in die Königl. Preussischen Häfen oder in diejenigen der freien Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg ein- oder aus selbigen ausgeführt werden dürfen, sollen in ganz gleicher Weise auch auf den Schiffen des anderen Theils ein- und ausgeführt werden können, ohne mit höheren oder anderen Abgaben irgend einer Art belastet zu werden, als sie bei ihrer Ein- oder Ausfuhr auf National-Schiffen zu entrichten haben würden. Auch sollen bei der Ein- oder Ausfuhr solcher Waaren Güter und Handels-Gegenstände auf Schiffen des anderen Theiles die nämlichen Prämien, Rückzölle, Vortheile und irgend sonstige Begünstigungen gewährt werden, welche zu Gunsten der Ein- und Ausfuhr auf National-Schiffen etwa bestehen, oder künftig zugestanden werden möchten.

Art. 3. So wie nach vorstehendem Artikel in Rücksicht auf die Nationalität der beiderseitigen Schiffe eine Gleichstellung in den von deren Ladungen zu erhebenden Abgaben Statt finden soll, eben so soll auch jeder wegen des Eigenthums solcher Ladungen in der Größe dieser Abgaben etwa bestehende Unterschied wegfallen. Bei der Ein- und Ausfuhr auf den Schiffen der pacificirenden Theile sollen daher alle Güter, Waaren und Gegenstände des Handels, welche Königl. Preussischen Unterthanen gehören, in den Häfen von Lübeck, Bremen und Hamburg von Seiten dieser freien und Hansestädte keinen höheren oder anderen Ein- und Ausgangs- oder sonstigen Abgaben, als das Eigenthum ihrer eigenen Bürger, und umgekehrt, alle Güter, Waaren und Handels-Gegenstände, welche Bürgern der freien und Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg gehören, in den Königl. Preussischen Häfen keinen höheren oder anderen Ein- und Ausgangs- oder sonstigen Abgaben, als das Eigenthum Königl. Preussischer Unterthanen, unterworfen sein.

Art. 4. Die Bestimmungen der vorstehenden Artikel sind in ihrem ganzen Umfange nicht nur dann anwendbar, wenn die beiderseitigen Schiffe direct aus ihren National-Häfen ankommen oder nach selbigen zurückkehren, sondern auch dann, wenn sie



unmittelbar aus den Häfen eines dritten Staates ankommen oder dahin bestimmt sein sollten.

Art. 5. Die Preussischen sowohl, als die Lübecker, Bremer und Hamburger Schiffe sollen gegenseitig der Befugnisse und Vorzüge, welche ihnen der gegenwärtige Vertrag zusichert, nur insofern genießen, als sie mit den, nach den Vorschriften desjenigen Theils, dessen Flagge sie führen, ausgefertigten Schiffs-pässen und Musterrollen versehen sind.

Art. 6. Was in den obigen Artikeln 1 bis 4 im Betreff der in die beiderseitigen Häfen eingehenden, oder aus selbigen auslaufenden Seeschiffe des anderen Theils und deren Ladungen festgesetzt ist, soll auch auf den gegenseitigen Fluß-Schiffahrts-Verkehr völlige Anwendung finden. Bei den Fluß-Schiffen genügt zum Beweise der Nationalität, das in der Weser-Schiff-fahrts-Akte vom 10. Septbr. 1823, und resp. in dem Schluß-Protocolle der Elb-Schiffahrts-Revisions-Commission d. d. Hamburg den 18. September 1824 vereinbarte Manifest.

Art. 7. Würden die Contrahenten es zweckmäßig erachten, zur Beförderung ihres gegenseitigen Handels-Interesse additionelle Stipulationen einzugehen, so sollen alle Artikel, über welche man sich dergestalt vereinigen wird, als Theile dieses Vertrages angesehen werden.

Art. 8. Biewohl der gegenwärtige Vertrag als für die drei freien und Hansestädte Lübeck, Bremen und Hamburg gemeinschaftlich geltend angesehen werden soll, so ist man dennoch übereingekommen, daß deshalb nicht eine solidarische Verpflichtung unter ihren resp. Regierungen Statt finden, und das etwaige Aufhören der Bestimmungen dieses Vertrages für eine derselben keine Wirkung auf die vertragsmäßigen Verhältnisse der andern haben soll, für welche vielmehr in einem solchen Falle der Vertrag in voller Kraft bleiben wird.

Art. 9. Die Dauer des gegenwärtigen Vertrages, welcher vom Tage der Auswechselung der Ratificationen ab in Kraft treten wird, ist vorläufig auf den Zeitraum bis zum 1. Januar 1840 festgesetzt, und soll, wenn 12 Monate vor dem Ablauf dieses Zeitraums von der einen oder der andern Seite eine Auf-

kündigung nicht erfolgt sein wird, stets als noch ferner auf ein Jahr und so fort bis zum Ablaufe eines Jahres nach geschehener Aufkündigung verlängert, betrachtet werden.

Art. 10. Der gegenwärtige Vertrag soll von den contrahirenden Theilen ratificirt, und die Ratifications-Urkunden sollen spätestens innerhalb fünf Wochen, oder, wo möglich, noch früher in Berlin ausgetauscht werden.

Dessen zur Urkunde ist dieser Vertrag von den beiderseitigen Bevollmächtigten unter Beidruckung ihrer Siegel unterzeichnet worden.

So geschehen Berlin, den 4. October 1828.

(Unters.) Ernst Michaelis.

(L. S.)

Ludwig August von Rebeur.

(L. S.)



## Freundschafts-, Handels- und Schiffahrts- Vertrag

zwischen den freien und Hansestädten Lübeck, Bremen  
und Hamburg und der Republik von Venezuela.

(Unterzeichnet zu Caracas, am 27. Mai 1837.

Da seit gerannmer Zeit zwischen den Hanseatischen Republiken und der Republik Venezuela Handelsverbindungen angeknüpft worden sind, so hat es zur Sicherung und Förderung der gegenseitigen Interessen nützlich geschienen, diese Verbindungen durch einen Freundschafts-, Handels- und Schiffahrts-Vertrag zu bekräftigen und sicher zu stellen.

Zu diesem Zwecke haben die gedachten Republiken ihre resp. Bevollmächtigten ernannt. 1c. 1c.

Art. 1. Zwischen den Hanseatischen Republiken und der Republik Venezuela, so wie zwischen ihren Bürgern und Einwohnern soll dauernder und vollständiger Friede, aufrichtige und unwandelbare Freundschaft bestehen.

Art. 2. Eben so soll zwischen den Hanseatischen Freistaaten und der Republik Venezuela gegenseitige Freiheit des Handels und der Schiffahrt statt haben. Demzufolge dürfen die beiderseitigen Bürger frei und sicher mit ihren Schiffen und Ladungen nach allen Küsten Häfen und Flüssen im Gebiete des andern Theiles fahren, wohin es andern Fremden zu fahren gestattet ist oder künftig gestattet werden möchte, dort landen, verweilen und sich niederlassen; Häuser und Magazine zum Zweck

ihres Handels miethen und besitzen, wobei sie gleichwohl den in den beiderseitigen Gebieten geltenden Gesetzen und Statuten unterworfen bleiben.

Art. 3. Die Bürger der contrahirenden Republiken, welche im Gebiete des andern Theils verweilen oder reisen, genießen in Betreff ihrer Personen oder Güter, so wie der Ausübung ihrer Gewerbe und ihrer Religion, desselben Schutzes, derselben Garantien, Rechte und Vorrechte, wie sie den Bürgern oder Unterthanen der am meisten begünstigten Nation gewährt sind oder werden möchten; sie erhalten freien und leichten Zugang bei den Gerichtshöfen zum Zweck der Verfolgung und Vertheidigung ihrer Rechte und Interessen, unter den gleichen Bedingungen wie die Einwohner der Republik, in welcher sie verweilen; sie sind zum regulären Kriegsdienste im Heere oder in der Flotte nicht verpflichtet; auch dürfen sie weder zum Beitrag zu gezwungenen Anleihen, noch zu Zahlung anderer oder höherer Steuern, von welcher Art und Benennung es sey, genöthigt werden, als die Bürger des Landes, in dem sie sich befinden, jezt oder künftig zu entrichten haben.

Eben so wenig dürfen Schiffe, Mannschaften, Waaren und Eigenthum mit Beschlagnahme belegt oder zu militairischen Zwecken oder öffentlichen Dienstleistungen irgend einer Art angehalten werden, ohne die Bethelligten dafür hinreichend zu entschädigen.

Art. 4. Auch ist man übereingekommen, daß die Bürger eines jeden der contrahirenden Theile über ihre unter der Gerichtsbarkeit des andern Theiles befindliche Güter frei verfügen können durch Kauf, Schenkung, letzten Willen oder auf andere Weise, und daß ihre Erben, wenn sie Bürger des andern Theiles sind, in den gedachten Gütern nachfolgen sollen, sey es durch Testament oder ab intestato, persönlich oder durch Bevollmächtigte davon Besitz ergreifen und nach Willkühr darüber verfügen mögen, unter Entrichtung nur derjenigen Abgaben, welche im gleichen Falle die Einwohner des Landes, wo sich die Güter befinden, entrichten würden. Finden sich dabei unbewegliche Güter vor, in deren Besitz die gedachten Erben, als Fremde, nicht gelangen können, so soll ihnen eine dreijährige Frist gestattet sein,



um über selbige nach Gutdünken zu verfügen und den Erlös davon unbeschwert und frei von allen Abzugrechten von Seiten der Regierungen der resp. Staaten außer Landes zu ziehen.

Art. 5. In allem, was sich auf die Hafenpolizei, Ladung und Löschung der Schiffe, Sicherheit der Waaren, Güter und Effecten bezieht, sind die Bürger der contrahirenden Theile den Gesetzen und Verfügungen des Orts unterworfen, wobei ihnen jedoch die Rechte und Vorrechte der Nationalen nicht minder zustehen.

Art. 6. Als Hanseatisch oder Venezuelanisch werden gegenseitig diejenigen Schiffe betrachtet und behandelt, welche in Gemäßheit der bestehenden und zu erlassenden Gesetze und Vorschriften, in den Staaten, welchen sie angehören, als solche anerkannt sind, wohl verstanden, daß jedes Schiff mit einem von der zuständigen Behörde ausgefertigten Seebriefe oder Passe versehen sein muß.

Art. 7. Die in den Häfen der Republik Venezuela einlaufenden Hanseatischen, so wie gegenseits die in den Häfen der Hanseatischen Freistaaten einlaufenden Venezuelanischen Schiffe sollen eingehend, ausgehend und vor Anker liegend den von den nämlichen Orten kommenden nationalen Schiffen völlig gleich gehalten und behandelt werden, sowohl in Betreff des Tonnen-, Anker-, Lootsen-, und Leuchtgeldes und aller anderen Hafen- oder Municipalabgaben, als auch hinsichtlich der Gebühren der öffentlichen Beamten, so wie nicht minder in Betreff des Vergelohns bei Havariefällen oder Schiffbrüchen.

Art. 8. Alle Waaren und Handelsgegenstände, ohne Unterschied des Ursprungs, deren Einfuhr in die Häfen der Hanseatischen Freistaaten in Hanseatischen, aus irgend einem fremden Lande kommenden Schiffen erlaubt ist, dürfen eben sowohl in Venezuelanischen Schiffen eingebracht werden, ohne andere oder höhere Abgaben irgend einer Art oder Benennung zu entrichten, als von den nämlichen Waaren und Handelsgegenständen, wenn eingebracht in Hanseatischen Schiffen, entrichtet wird oder künftig entrichtet werden möchte, und umgekehrt dürfen alle Waaren und Handelsgegenstände, ohne Unterschied des Ursprungs, deren Ein-

fuhr in die Häfen der Republik Venezuela in Venezuelanischen, aus irgend einem fremden Lande kommenden Schiffen erlaubt ist, gleichmäßig in Hanseatischen Schiffen eingebracht werden, ohne andere oder höhere Abgaben irgend einer Art oder Benennung zu entrichten, als von den nämlichen Waaren und Handelsgegenständen, wenn eingebracht in Venezuelanischen Schiffen, entrichtet wird oder künftig entrichtet werden möchte.

Durch die Bestimmungen dieses Artikels erleiden zwar die in einer jeden der contrahirenden Republiken hinsichtlich des Küstenhandels mit ausländischen, schon zum innern Verbrauch dispatchirten Artikeln oder für den Transport einheimischer Producte von Hafen zu Hafen erlassenen Gesetze keinerlei Widerspruch oder Abänderung: doch ist gleichwohl vereinbart, daß die beiderseitigen Bürger in diesem Betracht aller Rechte genießen sollen, die der begünstigtesten Nation eingeräumt sind.

Art. 9. Alle Waaren und Handelsgegenstände, deren Ausfuhr oder Wiederausfuhr aus den Häfen der Hanseatischen Freistaaten in Hanseatischen Schiffen erlaubt ist, dürfen auch in Venezuelanischen Schiffen ausgeführt werden, ohne andere oder höhere Abgaben irgend einer Art oder Benennung zu entrichten, als von den nämlichen Waaren und Handelsgegenständen bei der Ausfuhr oder Wiederausfuhr in Hanseatischen Schiffen entrichtet, jetzt oder künftig entrichtet werden möchten, und umgekehrt dürfen alle Waaren und Handelsgegenstände, deren Ausfuhr oder Wiederausfuhr aus den Häfen der Republik Venezuela in Venezuelanischen Schiffen erlaubt ist, gleichmäßig in Hanseatischen Schiffen ausgeführt oder wiederausgeführt werden, ohne andere oder höhere Abgaben irgend einer Art oder Benennung zu entrichten, als von den nämlichen Waaren und Handelsgegenständen bei der Ausfuhr oder Wiederausfuhr in Venezuelanischen Schiffen entrichtet, jetzt oder künftig entrichtet werden möchten. Auch werden die nämlichen Prämien, Rückzölle und Vergütungen zugestanden, die Ausfuhr oder Wiederausfuhr aus dem einen oder andern Lande mag in Hanseatischen oder Venezuelanischen Schiffen geschehen.



Art. 10. Es sollen weder in den Gebieten der Hanseatischen Freistaaten, noch in denen der Republik Venezuela andere oder höhere Abgaben irgend einer Art oder Benennung bei der Einfuhr oder Wiederausfuhr von Producten oder Fabrikaten des einen oder andern Landes erhoben werden, als von den gleichen Producten oder Fabrikaten jeder andern Nation, jetzt oder künftig entrichtet wird. Für die Wirksamkeit dieses Artikels wird außerdem bestimmt, daß eben so auch alle aus den Hanseatischen Häfen verführten Producte oder Fabrikate der Staaten des Deutschen Bundes als Erzeugnisse der Hanseatischen Freistaaten, so wie gegenseits als Producte und Fabrikate der Republik Venezuela alle diejenigen Erzeugnisse der an dieselbe gränzenden Länder angesehen und geachtet werden sollen, deren Ausfuhr aus den Venezuelanischen Häfen geschieht; wohlverstanden jedoch, daß diese Günst den Ausfuhren oder Wiederausfuhren solcher Erzeugnisse nur dann zu Gute kommen soll, wenn sie in Hanseatischen oder Venezuelanischen Schiffen ohne Unterschied bewerkstelligt wird.

Art. 11. Weder in den Hanseatischen Republiken, noch in der Republik von Venezuela dürfen die Gegenstände der wechselseitigen Ausfuhr unter ihnen anderen oder höheren Abgaben unterworfen sein, als die nämlichen Gegenstände bei der Ausfuhr nach irgend einem dritten Lande jetzt oder künftig zu entrichten haben. Auch darf in keiner der contrahirenden Republiken die Einfuhr, Ausfuhr oder Wiederausfuhr von Natur- oder Kunstzeugnissen der betreffenden Staaten verboten werden, wenn solches Verbot nicht zugleich auf den Verkehr mit allen Nationen überhaupt erstreckt wird.

Art. 12. Die Hanseatischen Freistaaten und die Republik Venezuela verpflichten sich wechselseitig, dritten Nationen in Bezug auf Handel und Schifffahrt keinerlei Vorzüge gewähren zu wollen, welche nicht sofort auch dem einen oder andern der hier contrahirenden Theile zugeständig würden, und deren sich die letzteren dann unbedingt oder unter Leistung der nämlichen Entschädigung zu erfreuen haben, je nachdem die Einräumung an Bedingungen geknüpft worden war oder nicht.

Art. 13. So oft sich die Bürger des einen contrahirenden Theils genöthigt sehen, in den Flüssen, Baien, Häfen oder Besitzungen des andern mit ihren Schiffen Schutz zu suchen vor stürmischem Wetter, Seeräubern oder Feinden, wird ihnen eine freundliche Aufnahme und alle Sicherung und Förderung zu Theil werden, um die Schäden ausbessern, Lebensmittel einnehmen, und sich zur Fortsetzung der Reise in den Stand setzen zu können, ohne Hinderniß und Störung irgend einer Art. Ueberall in den Besitzungen beider Theile wird es den Schiffen des andern Theils, deren Mannschaft durch Krankheit oder aus andern Gründen eingeschmolzen ist, gestattet, so viel Seelente anzuwerben, als sie zur Fortsetzung der Reise bedürfen, vorausgesetzt, daß dabei in Gemäßheit der Landesgesetze verfahren werde und die Werbung jeder Zeit eine freiwillige sei.

Art. 14. In den Fällen, wo den Bürgern eines der contrahirenden Theile angehörige Schiffe an den Küsten oder innerhalb des Gebiets des andern Theiles scheitern, stranden oder sonst Havarie leiden, wird ihnen Schutz und Hülfe in demselben Maaße geleistet werden, wie sie bei den eignen Schiffen der Nation, wo die Havarie eintritt, gebräuchlich ist, und steht ihnen frei, wenn erforderlich, die Ladung zu löschen, ohne daß deshalb Auflagen oder Abgaben erhoben werden dürfen, es sey denn, daß die gelöschten Waaren oder Effecten zum innern Verbrauch bestimmt sind.

Art. 15. Alle den Bürgern eines der contrahirenden Theile angehörigen Schiffe, Waaren und Effecten, die von Seeräubern genommen wurden, es sey dies innerhalb der Gränzen des andern Theiles oder auf hoher See geschehen, und welche demnächst nach den Flüssen, Rheden, Baien Häfen oder Besitzungen des andern Theils gebracht oder dort entdeckt werden, sollen nach gehörig und vor den zuständigen Gerichten geführtem Beweise ihrer Anrechte, den Eigenthümern wieder zugestellt werden: so jedoch, daß die Reclamation binnen Jahresfrist durch die Betheiligten, ihre Bevollmächtigten oder die Agenten ihrer Regierung angebracht werden muß.



Art. 16. Für den Fall, daß eine der contrahirenden Parteien sich im Kriege befände, während die andere neutral verbliebe, ist ausgemacht, daß alles, was die kriegsführende Partei mit anderen Mächten zu Gunsten der neutralen Flagge verabredet haben oder künftig verabreden sollte, auch unter den Hanseatischen Republiken und der Republik Venezuela zur Regel dienen wird. Und um jeden Zweifel über das zu vermeiden, was als Gegenstand der Kriegs-Contrebande anzusehen sei, so ist (dem eben ausgesprochenen allgemeinen Grundsatz unbeschadet) beliebt worden, jene auf folgende Gegenstände zu beschränken: 1) Kanonen, Mörser, Haubizen, Steinstücke, Doppelhaken, Musketen, Flinten, Büchsen, Karabiner, Pistolen, Piken, Degen, Säbel, Lanzen, Spieße und Hellebarden, Granaten, Bomben, Pulver, Luntten, Kugeln und alle anderen auf den Gebrauch dieser Waffen sich beziehenden Gegenstände; — 2) Schilde, Helme, Kürasse, Panzerhemden und für den Kriegsgebrauch eingerichtete und bestimmte Anrüstungen und Kleidungsstücke; — 3) Bandeliere und Pferde mit ihrem Geschirr; — 4) endlich alle Arten von Waffen und Werkzeugen von Eisen, Stahl, Kupfer und Erz, oder von irgend einem andern, ausdrücklich zum Kriegsgebrauch zu Wasser oder zu Lande zugerichteten und geformten Stoffe.

Art. 17. Für den Fall der Visitation eines Handelsfahrzeuges des einen der contrahirenden Theile durch ein Kriegsschiff des andern, ist man übereingekommen, daß diese Untersuchung nur in einem nicht stärker, als zu seiner Führung erforderlich, bemannten Bote geschehen darf, während das Kriegsschiff selbst sich außerhalb Kanonenschußweite zu halten hat. Die Prüfung der Schiffspapiere ist schlechterdings nur an Bord des untersuchten Fahrzeuges vorzunehmen, und sind dieselben unter keinem Vorwande mitzunehmen, noch auch der Capitain oder die Officiere zu nöthigen, sich an Bord des untersuchenden Schiffes zu begeben.

Die Befehlshaber der bewaffneten Schiffe sind mit Person oder Vermögen für jeden Bruch dieser Vorschriften und jedes regelwidrige und ungerechte Verfahren verantwortlich.

Art. 18. Jedem Zweifel und Mißbrauch bei der Prüfung der Schiffspapiere, rücksichtlich des Eigenthums der Schiffe, welche Bürgern der contrahirenden Theile angehören, und der Natur ihrer Ladungen, zuvorzukommen, ist festgesetzt, daß im Fall sich einer unter ihnen im Kriege befinden sollte, die Seebriefe oder Pässe, welche die Schiffe nach Art. 6 dieses Vertrags zu führen haben, Namen, Eigenthum und Tonnengehalt des Schiffes, nicht minder Namen und Wohnort des Patrons oder Capitains enthalten, und überdieß von Certificaten begleitet sein müssen, welche den Inhalt der Ladung und den Abgangsort des Schiffes bezeichnen, und deren Ausfertigung in gebräuchlicher Form durch die Behörden des Abgangsortes zu geschehen hat.

Uebrigens darf das neutrale Schiff wegen Mangels an den vorerwähnten oder anderen auf das Eigenthum oder die Natur seiner Ladung Bezug habenden Erfordernissen, nicht angehalten werden, so fern zur Zeit seines Aussegelns an dem Orte, von wo es kommt, die Kriegs-Erklärung noch nicht bekannt geworden war.

Art. 19. Außerdem ist noch vereinbaret, daß nur die in dem Lande, wohin die Prisen geführt werden, zu diesem Zwecke eigends niedergesetzten Gerichtshöfe darüber zu erkennen Macht haben sollen. Und jedesmal, wo die gedachten Gerichtshöfe eines der contrahirenden Theile wider ein von den Bürgern des andern reclamirtes Schiff, Güter oder Eigenthum ein Urtheil erlassen, ist dieser Spruch oder Decret mit den Entscheidungs-Gründen zu versehen, und dem Capitain oder Agenten des Schiffes auf sein Verlangen und gegen die gesetzliche Gebühr, unverweilt beglaubigte Abschrift des Spruches oder Decretes, oder auch des ganzen Verfahrens, mitzutheilen.

Art. 20. Zur völligen Sicherstellung der Bürger beider contrahirenden Theile, ist man übereingekommen, daß, wenn jemals unglücklicherweise zwischen diesen eine Unterbrechung des Handels und der freundschaftlichen Verhältnisse oder ein Bruch Statt fände, die in den Gebieten des einen Theiles sich aufhaltenden Bürger des andern das Recht haben sollen, so lange sie sich friedlich und den Gesetzen gehorsam verhalten, ungestört



im Lande zu verbleiben und ihre Gewerbe fortzusetzen. Ihre Güter und Effecten, wo sie Privaten oder dem Staate anvertraut wären, sollen weder der Beschlagnahme, noch irgend andern Lasten unterworfen sein, als solchen, welche man auf die den eingebornen Bürgern des Landes, in welchem jene sich aufhalten, gehörigen gleichen Güter und Effecten legen möchte.

Art. 21. Die diplomatischen Agenten beider Theile genießen der nämlichen Begünstigungen, Freiheiten und Vorrechte, welche von einer oder der andern der contrahirenden Republiken den diplomatischen Agenten der begünstigten Nationen eingeräumt sind oder künftig eingeräumt werden möchten.

Art. 22. Die contrahirenden Theile dürfen in allen, dem ausländischen Handel geöffneten Häfen und Orten der resp. Territorien, wo Consuln und Vice-Consuln irgend einer Nation zugelassen sind oder zugelassen werden möchten, ebenfalls Consuln oder Vice-Consuln ernennen, welchen die nämlichen Rechte, Vorzüge und Freiheiten zustehen, wie sie denen der begünstigten Nation eingeräumt sind oder werden möchten.

Die Consulat-Archive oder Papiere werden als unverletzlich betrachtet und sind keiner Beschlagnahme oder Einmischung von Seiten der Behörden, unter welchem Vorwande es auch sei, unterworfen.

Art. 23. Die gedachten Consuln sind befugt, die Hilfe der Ortsbehörden zur gefänglichen Einziehung und Verwahrung der Deserteurs von den Schiffen ihres Landes in Anspruch zu nehmen, und werden zu diesem Zweck ihr Gesuch bei den zuständigen Behörden schriftlich anbringen, indem sie aus den Schiffs-Registern, der Musterrolle oder andern Documenten darthun, daß jene Leute einen Theil der Schiffsbesatzung bilden. Auf ein so documentirtes Gesuch darf die Auslieferung nicht verweigert werden. Solche Deserteurs werden nach erfolgter Verhaftung zur Verfügung der Consuln gestellt, und können auf Anhalten und Kosten derer, die es begehren, in den öffentlichen Gefängnissen bis dahin verwahrt bleiben, daß sie auf ihre oder andere Schiffe derselben Nation geschickt werden. Werden sie aber binnen vier Monaten, vom Tage ihrer Haftnahme an gerechnet, nicht abge-

fordert, so wird man sie in Freiheit setzen und um des nämlichen Grundes willen nicht wieder verhaften.

Art. 24. Im Falle den Artikeln des gegenwärtigen Vertrags von einzelnen Bürgern des einen oder andern Theils zuwider gehandelt würde, sollen diese Bürger persönlich dafür verantwortlich sein, ohne daß deshalb das unter den Regierungen bestehende gute Vernehmen irgend Unterbrechung litte. Es geloben sich diese vielmehr, den Schuldigen auf keine Weise in Schutz zu nehmen, oder dergleichen Verletzungen gut zu heißen.

Art. 25. Würde hingegen (was in Wahrheit kaum zu befürchten ist) den Artikeln des gegenwärtigen Vertrags auf irgend eine sonstige Weise zuwider gehandelt, so ist ausdrücklich festgesetzt, daß keiner der beiden contrahirenden Theile wegen Klagen über erlittene Kränkung oder zugefügte Schäden, mit Anordnung und Genehmigung von Repressalien oder mit Erklärung des Krieges wider den andern verfahren dürfe, ehe und bevor nicht der sich verletzt achtende Theil dem andern eine auf genügende Zeugnisse und Beweise gestützte Auseinandersetzung jener Schäden und Beleidigungen übergeben haben und ihm die begehrte Gerechtigkeit und Genugthuung ohne Grund geweigert oder verzögert sein würde.

Art. 26. Gegenwärtiger Vertrag soll für immer bindend sein in Allem, was Frieden und Freundschaft betrifft, und in den auf Handel und Schifffahrt bezüglichen Punkten soll er für die Dauer von zwölf Jahren, vom Tage der ausgewechselten Ratificationen an gerechnet, in Kraft verbleiben; so jedoch, daß wenn kein Theil dem andern Ein Jahr vor Ablauf dieser Frist seine Absicht, ihn zu beendigen, kund thut, seine verbindliche Kraft für beide Theile unterbrochen bis nach Verlauf eines Jahres nach geschehener Aufkündigung fortbestehen soll.

Art. 27. Wiewohl der gegenwärtige Vertrag den Hanseatischen Freistaaten Lübeck, Bremen und Hamburg gemeinschaftlich ist, so ist man doch übereingekommen, daß unter den von einander unabhängigen Regierungen dieser Städte keine solidarische Verantwortlichkeit eintreten und die Bestimmungen des Vertrags daher volle Kraft behalten sollen für den übrig bleibenden Theil der



genannten Freistaaten, wenn solche auch rücksichtlich eines oder mehrerer unter ihnen außer Wirksamkeit getreten sein sollte.

Art. 28. Sobald der gegenwärtige Freundschafts-, Handels- und Schiffahrts-Vertrag durch die Hanseatischen Freistaaten und durch den Vice-Präsidenten oder die mit der vollziehenden Gewalt bekleidete Person der Republik Venezuela, nach vorgängiger Zustimmung und Genehmigung des Congresses derselben, ratificirt worden sein wird, sollen die Ratificationen zu Caracas ausgetauscht werden, in einem Zeitraum von eilf Monaten, vom heutigen Tage an gerechnet, oder früher, wenn es geschehen kann.

Das zur Urkunde haben die gegenseitigen Bevollmächtigten Gegenwärtiges unterzeichnet und ihre Siegel begedruckt.

So geschehen zu Caracas, den 27. Mai 1837.

(gez.) Georg Gramlich. Santos Michelena.

(L. S.)

(L. S.)

## Freundschafts-, Handels- und Schiffahrts- Vertrag

zwischen den freien und Hansestädten Lübeck, Bremen  
und Hamburg einerseits, und der Hohen Pforte  
andererseits.

(Unterzeichnet zu London am 18. Mai 1859.)

Im Namen Gottes!

Nachdem die Senate der freien Hanseatischen Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg den Wunsch zu erkennen gegeben, die Grundlagen der Freundschaft und des guten Vernehmens mit der Hohen Pforte durch den Abschluß eines Handels- und Schiffahrts-Vertrags zwischen Seiner Majestät dem Padschah der Ottomanen einerseits, und den Senaten der genannten Staaten (eines jeden für sich besonders) andererseits, zu befestigen: so haben der Senat etc.

Art. 1. Zwischen den Staaten und Unterthanen der Hohen Pforte und den Hanseatischen Republiken, deren Bürgern und Einwohnern soll fortan immerwährende Freundschaft bestehen.

Art. 2. Es können demzufolge die Unterthanen und Bürger der hohen contrahirenden Theile in völliger Sicherheit ihre beiderseitigen Besitzungen besuchen, daselbst ihren Handel zu Wasser und zu Lande betreiben, auch Häuser und Speicher mietzen; ihre Personen werden dort jederzeit geachtet sein und in Allem, was ihre persönlichen Vorrechte, so wie das Recht zum Handels- und eigenen Geschäftsbetriebe anlangt, sollen sie gegenseitig alle diejenigen Vorzüge genießen, deren sich in den Gebieten der



hohen Contrahenten die Unterthanen und Bürger der meistbegünstigten Nationen erfreuen. Die Freundschaft unter den hohen contrahirenden Theilen wird selbst im Fall eines Krieges eines derselben mit einer dritten Macht keine Unterbrechung leiden. Die Hanseatischen Republiken, in ihrer Neutralität verharrend, werden immer mit derselben Achtung die Flaggen und Unterthanen der Hohen Pforte, seien es Ottomanen oder Rayas, bei sich aufnehmen, denen keinerlei Beeinträchtigung widerfahren, vielmehr die Fortsetzung ihrer Handels-Verbindungen ungekränkt verbleiben wird. Und in Erwiderung wird die Hohe Pforte den Bürgern der Hanseatischen Republiken die gleiche Aufnahme angedeihen lassen, deren Flagge und Eigenthum immer respectirt werden soll.

Art. 3. Die Unterthanen der Hohen Pforte, sie mögen Kaufleute sein oder nicht, welche die Gebiete der Hanseatischen Republiken betreten, sollen bei ihrer Ankunft und während ihres Aufenthaltes mit derselben Auszeichnung behandelt werden, und sich derselben Vorzüge und Privilegien erfreuen, wie die Unterthanen der am meisten begünstigten Nationen. Auf gleiche Weise dürfen die Hanseatischen Bürger, sie mögen Kaufleute sein oder nicht, welche die Meere, Gewässer, Häfen und Lande der Hohen Pforte durchreisen, besuchen oder bewohnen, dort nicht beeinträchtigt oder belästigt werden, und haben sie keine andere Zölle und sonstige Abgaben zu entrichten, als diejenigen, denen die Kaufleute und Unterthanen der am meisten begünstigten Nationen unterworfen sind. — Beide Theile werden den Reisenden Pässe bewilligen.

Art. 4. Die Bürger der Hanseatischen Republiken, welche die Gebiete des Ottomanischen Reichs besuchen wollen, können solches mit Sicherheit thun, und werden zu dem Zweck einen Geleitsbrief (Kaiserlichen Befehl) erhalten, kraft dessen sie nirgends auf ein Hinderniß stoßen, vielmehr überall Schutz und Beistand finden werden.

Art. 5. In sämtlichen Staaten der Hohen Pforte sollen die Hanseatischen Bürger niemals und unter keinem Vorwande in ihren Geschäften gestört werden, und wird man ihretwegen

überhaupt das nämliche Herkommen befolgen, was rücksichtlich der meist begünstigten Nationen feststeht. Zu ihren Handels-Geschäften mögen sie sich nach Belieben der Mäkler jeder Nation und jedes Glaubens bedienen.

Art. 6. Es steht der Hohen Pforte frei, in allen Städten und Häfen der Hanseatischen Republiken Consuln und Vice-Consuln (Shabenders) anzustellen; diese sollen überall Schutz und Beistand finden und mit der ihrem Stande gebührenden und den in den Hanseatischen Republiken residirenden Personen gleichen Ranges der am meisten begünstigten Nationen zuerkannten Auszeichnung behandelt werden. Die Hanseatischen Republiken haben die gleiche Befugniß zur Anstellung von Consuln oder Vice-Consuln, sowohl aus der Zahl ihrer eignen Bürger, als anderer Fremden, mögen diese zugleich Consulats-Functionen im Dienste einer dritten Macht ausüben oder nicht, in allen Plätzen, Häfen oder Handelsstädten der Hohen Pforte, wo immer deren Gegenwart durch das Hanseatische Interesse geboten werden mag. Die Hohe Pforte wird ihnen Feriane oder Berats zustellen und den angemessenen Schutz-Beistand und Auszeichnung angedeihen lassen.

Art. 7. Kein Hanseatischer Bürger, sei er Kaufmann oder nicht, darf zum Sklaven gemacht werden. Gleiches gilt mit Bezug auf die Mohamedaner oder sonstigen Unterthanen der Hohen Pforte in den Hanseatischen Republiken. Hinsichtlich der Güter von Hanseatischen, in den Staaten der Hohen Pforte verstorbenen Bürgern, so wie umgekehrt von Ottomanischen Unterthanen, die in den Gebieten der Hanseatischen Republiken verstorben, dient das in Betreff der meistbegünstigten Nation beobachtete Verfahren als Regel.

Art. 8. Im Fall eines Streites oder eines Processes zwischen Unterthanen der Hohen Pforte und Hanseatischen Bürgern sollen die Parteien nicht anders vernommen, und das Urtheil nicht anders gesprochen werden, als in Gegenwart des Hanseatischen Dragomans. So oft in einer Sache der Streit-Gegenstand 500 Piafter an Werth übersteigt, wird sie dem Richterspruch der Hohen Pforte unterzogen, damit diese nach den Gesetzen des



Rechtes und der Billigkeit entscheide. Hanseatische Bürger, welche ihren Handels- und sonstigen Geschäften redlich und friedlich obliegen, dürfen niemals durch die Ortsbehörden zur Haft gezogen oder sonst belästigt werden; im Fall eines Verbrechens oder Vergehens aber soll die Sache ihrem Minister, Geschäftsträger, Consul oder Vice-Consul, der dem Orte, wo das Verbrechen begangen worden, am nächsten wohnt, überwiesen werden; die Angeschuldigten sollen dann von ihm gerichtet und nach dem in Betreff der Franken bestehenden Gebrauche bestraft werden.

Art. 9. Die Flagge der Hohen Pforte soll in den Hanseatischen Republiken respectirt werden, und sollen die Hanseatischen Kriegsfahrzeuge in Betreff der Handelschiffe des Ottomanischen Reichs die in der Marine üblichen Zeichen der Freundschaft und Höflichkeit beobachten. Gleiches Verfahren haben die Ottomanischen Kriegsschiffe gegen die Hanseatischen Handelschiffe zu befolgen, und es sollen die Hanseatischen Flaggen eben so in allen Staaten der Hohen Pforte respectirt werden. — Die Hanseatischen Schiffe können unter ihrer eignen Flagge in völliger Sicherheit segeln; in keinem Falle aber dürfen sie ihre Flagge weder den Fahrzeugen Ottomanischer Unterthanen, noch denen anderer Nationen leihen. Die Gesandten, Geschäftsträger, Consuln oder Vice-Consuln der Senate der Hanseatischen Republiken dürfen niemals, weder öffentlich noch insgeheim, einen Raza der Gewalt der Hohen Pforte entziehen, noch ihn durch Patente schützen. Sie werden darauf achten, daß man niemals und in keinem Stücke von den in diesem Tractat aufgestellten und von den beiden contrahirenden Theilen gutgeheißenen Grundsätzen abweiche.

In Erwägung des beschränkten Umfanges der Gebiete der Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg und der innigen Handels- und Schifffahrts-Verbindung, welche zwischen diesen Republiken besteht, wird hiemit verabredet und festgesetzt, daß jedes Schiff, welches ausschließlich einem oder mehreren Bürgern einer oder der andern der genannten Republiken gehört, und dessen Capitain gleichfalls Bürger einer der genannten Republiken ist, vorausgesetzt, daß drei Vierteltheile der Mannschaft aus

Bürgern oder Unterthanen einer oder mehrerer der genannten Republiken, oder eines oder mehrerer Staaten des Deutschen Bundes bestehen, in Betreff aller Verhältnisse, die Gegenstand dieses Tractats sind, als ein Lübeckisches, Bremisches oder Hamburgisches Schiff angesehen werden soll. Die ordnungsmäßig ausgefertigten Seepässe werden zwischen den hohen contrahirenden Theilen als Beweise der Nationalität der Ottomanischen und Hanseatischen Fahrzeuge gelten.

Art. 10. Die Hanseatischen Handelsschiffe können frei durch den Kanal der Kaiserlichen Residenz fahren, um in das Schwarze Meer oder aus demselben heraus zu gelangen und mit Ausnahme der im Ottomanischen Reiche verbotenen Gegenstände dürfen sie mit allen Waaren, Natur- oder Industrie-Erzeugnissen des Ottomanischen Reichs oder jedes andern Ursprungs-Orts beladen sein. Auch soll es den Hanseatischen Handelsfahrzeugen freistehen, sei es beladen oder in Ballast, sowohl den Bosphorus oder das Schwarze Meer zu beschiffen, als andere Meere, Gewässer, Rheden und Häfen zu befahren, die von der Hohen Pforte abhängen, — welche Letztere mittelst Ertheilung der dazu erforderlichen Firmane, ihnen Schutz verschaffen wird gegen jede Beeinträchtigung oder jeden Angriff von Seiten der Afrikanischen Regentchaften. — Und um besser zu erklären, welches Verfahren die Bürger und Einwohner der Hanseatischen Republiken einzuschlagen haben, wenn Hanseatische Bürger oder Schiffe auf der See durch Unterthanen der Hohen Pforte beraubt werden sollten, diese mögen den Afrikanischen Provinzen oder irgend einem andern der Herrschaft Sr. Ottomanischen Majestät unterworfenen Gebiete angehören: so hat der beraubte Hanseatische Bürger oder Schiffs-Capitain bei seiner Ankunft in welchem Hafen es sei, vor der competenten Behörde daselbst in hergebrachter Form eine beeidigte Erklärung abzulegen, um die Umstände der angethanen Gewalt zu constatiren. Dieser Erklärung werden die Documente beigelegt, welche die Entschädigungs-Forderungen enthalten. Der Veranbte wendet sich sodann an den dort residirenden Consul der Hanseatischen Republiken oder einer derselben, oder falls es dort keinen gäbe, an den Consul irgend einer andern Nation, um



das Ganze nach Constantinopel befördern zu lassen. Hier werden die den Betrag der Entschädigungs-Forderung constatirenden Documente nach den bei der Hohen Pforte geltenden Rechtsgrundsätzen und den zur Unterstützung dienenden Beweismitteln von dem, welchen es angeht, untersucht. Die competente Behörde wird über die Bezahlung der Entschädigung entscheiden, welche sodann von dem Piraten oder demjenigen, der den Schaden angerichtet hat, innerhalb dreier Monate, vom Tage des ausgesprochenen Urtheils an gerechnet, zu leisten ist.

Art. 11. Wenn ein Unterthan der Hohen Pforte, er oder sein Schiff mag den Afrikanischen Provinzen oder irgend einem andern, der Herrschaft Sr. Ottomanischen Majestät unterworfenen Gebiete angehören, durch die Handlung eines Hanseatischen Bürgers oder Schiffs-Capitains auf der See Verlust oder Schaden erlitten haben sollte, so hat der Verletzte seine Entschädigungs-Forderung vor der competenten Behörde derjenigen unter den Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg, welcher der Verletzende angehört, geltend zu machen; diese wird dann die dem Ottomanischen Unterthan binnen drei Monaten nach gesprochenem Erkenntnisse auszahlende Entschädigung festsetzen. Da jeder rechtlich begründeten Forderung durch diese Vereinbarung die Entschädigung gewährleistet wird, so hat man ausdrücklich anerkannt, daß in diesem Betracht keinerlei Solidarität weder unter den drei Hanseatischen Republiken, noch unter ihren Bürgern, noch unter den Bürgern einer derselben bestehe, und eben so soll auch andererseits jeder Ottomanische Unterthan nur für die von ihm selbst contrahirten Schulden verantwortlich sein.

Art. 12. In allen Häfen des Ottomanischen Reichs sollen die Hanseatischen Schiffe, sowohl bei ihrer Ankunft, als bei ihrem Abgange keiner strengeren Untersuchung von Seiten der Zoll- oder Hafen-Beamten unterliegen, als die Schiffe der am meisten begünstigten Nationen, auch sollen die besagten Schiffe und ihre Ladungen nie andere oder höhere Zoll-, Hafen- oder sonstige Abgaben bezahlen, als die Schiffe eben dieser Nationen. Gleicherweise sollen sie auch alle Producte oder Waaren jeder Art ein- und ausführen dürfen, welche von den Schiffen der am meisten begünstigten Nationen

ein- und ausgeführt werden. Die Schiffe unter Ottomanischer Flagge, welche die Häfen der Hanseatischen Republiken besuchen, sollen sich dort derselben Vortheile erfreuen. Was den Küsten-Handel anlangt, welcher die aus einem in den andern Hafen eines der hohen contrahirenden Theile expedirten inländischen oder ausländischen Producte umfaßt, so ist festgesetzt worden, daß die Vertreibung dieses Handels den Schiffen und Unterthanen oder Bürgern der beiden resp. Contrahenten freistehen soll; jedoch ist derselbe den für den innern Handel bestehenden Reglements, so wie solche von beiden Seiten auf die Unterthanen der am meisten begünstigten Nationen angewandt worden, anzupassen.

Art. 13. Die Unterthanen und Bürger eines der hohen contrahirenden Theile, welche mit ihren Fahrzeugen an einer dem andern Theile gehörigen Küste ankommen, oder entweder in den Hafen nicht einlaufen, oder wenn sie eingelaufen sind, daselbst keinen Theil ihrer Ladung löschen wollen, haben völlige Freiheit wieder abzugehen und ihre Reise fortzusetzen, ohne andere Abgaben zu bezahlen, als diejenigen, denen in gleichem Falle die meist begünstigten Nationen unterworfen sind.

Art. 14. Man ist ferner übereingekommen, daß es den Handels-Fahrzeugen des einen contrahirenden Theiles, wenn sie in den Häfen des andern eingelaufen sind, freistehen soll, je nach der Willkühr des Capitains oder Eigenthümers, nur einen Theil der Ladung zu löschen, und mit dem übrigen ungehindert wieder abzusегeln, ohne Zoll, Abgabe oder sonstige Lasten für ein Mehreres zu entrichten, als für den wirklich an's Land gebrachten Theil der Ladung, welcher in dem, eine Aufzählung sämtlicher Gegenstände der Schiffsladung enthaltenen Manifeste zu bezeichnen und durchzustreichen ist; zu welchem Behuf dieses Manifest der Zollbehörde desjenigen Ortes, den das Schiff angegangen ist, vollständig vorgelegt werden muß. Für den im Schiffe weiter mitgenommenen Theil der Ladung wird nichts entrichtet, es mag mit diesem seine Fahrt nach einem oder mehreren Häfen desselben Landes fortsetzen, um dort über den Rest der Ladung, sofern dieselbe aus Gegenständen besteht, deren Einfuhr gestattet ist, unter Bezahlung der darauf anwendbaren Abgabe, zu verfügen, —



oder auch nach jedem dritten Lande damit versiegeln. Hierbei wird jedoch wohlverstanden, daß alle und jede das Schiff selbst treffende Zölle, Abgaben und Lasten nur ein einziges Mal und zwar in dem ersten Hafen, wo das Schiff die Ladung bricht, oder einen Theil derselben löschet, zu entrichten sind: daß aber keine Zölle, Abgaben oder Lasten dieser Art in den übrigen Häfen desselben Landes, wo das besagte Schiff später noch sollte einlaufen wollen, aufs Neue gefordert werden dürfen, es sey denn, daß die am meisten begünstigte Nation in gleichem Falle noch weiteren Abgaben unterworfen wäre.

Art. 15. Die Eigenthümer oder Capitaine der Handelsfahrzeuge beider contrahirenden Theile sollen in keinem Falle gezwungen werden, ihre Schiffe zum Transport von Truppen, Munition oder andern Kriegsbedürfnissen herzugeben; sie sind befugt, alle desfalls an sie gerichteten und ihnen selbst nicht zuzusagenden Vorschläge abzulehnen.

Art. 16. Wenn Schiffe des einen der beiden contrahirenden Theile von Stürmen, Piraten, Corsaren oder sonstigem Ungemach Schutz suchen in den Häfen oder innerhalb des Gerichtsbezirks des andern Theils, so soll ihnen Aufnahme, Schutz und freundliche Behandlung widerfahren. Im Fall auch ein Schiff des einen contrahirenden Theils an den Küsten des andern Schiffbruch litte, soll die gerettete Mannschaft allen Beistand finden, den ihre Lage erheischt, die Waaren und sonstigen Gegenstände aber, die man zu bergen vermocht, sind dem Hanseatischen Consul des zunächst gelegenen Orts zu überliefern, um dem Eigenthümer zugestellt zu werden. — Für die Güter Ottomanscher Unterthanen wird in solchen Fällen das in den Hanseatischen Republiken rücksichtlich der meist begünstigten Nationen geltende Verfahren zur Norm dienen.

Art. 17. Gegenwärtiger Freundschafts- und Handelstractat nachdem er die Unterschrift der Bevollmächtigten erhalten, um von der einen wie von der andern Seite für alle Folgezeit getreulich in Ausführung gebracht zu werden, ist von denselben an ihre Regierungen einzusenden, deren keine gestattet wird, daß man ihm zuwider handle, und zwar unter dem förmlichen und

gegenseitig gegebenen Versprechen, daß innerhalb Vier Monaten, von dem Tage der Unterzeichnung an gerechnet, oder, wenn möglich noch früher, derselbe durch Seine Majestät den Kaiser der Ottomanen Einerseits und die Senate der Hanseatischen Republiken Andernseits genehmigt und bestätigt werden soll, damit die Artikel desselben ohne alle Aenderung und Abweichung beobachtet werden.

Art. 18. Obgleich die gegenwärtige Convention als den drei freien Hanseatischen Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg gemeinsam angesehen wird, so ist doch vereinbart, daß zwischen den selbstständigen Regierungen derselben keine Solidarität besteht, und daß die Bestimmungen der gegenwärtigen Convention, falls sie in Betreff der einen oder zweier der genannten Republiken wegfallen würden, nichts desto weniger für die übrigen in voller Kraft bleiben sollen.

#### Schluß.

Demzufolge ist, nachdem die vorstehenden achtzehn Artikel geordnet und vereinbart worden, der gegenwärtige Tractat abgefaßt, um wenn es Gott gefällt, durch die in London vorzunehmende Auswechslung der Ratificationen, seine Vollendung zu erhalten, und ist derselbe von den Bevollmächtigten unterzeichnet und unterschrieben und gegen eine völlig gleichlautende Urkunde ausgewechselt worden.

So geschehen zu London, am 18. Mai 1839.

(L.S.) J. Colquhoun.

(L.S.) Rechid Pascha.



Wir, der unterzeichnete Minister der auswärtigen Angelegenheiten der Hohen Pforte und außerordentliche Gesandte bei dem Hofe zu London, um aus dem Handelstractat, den Wir im Namen unseres erlauchten Souverains mit den Hanseatischen Republiken Lübeck, Bremen und Hamburg abzuschließen beauftragt waren, und am 18. dieses Monats abgeschlossen haben, jeden Gegenstand eines Zweifels oder einer falschen Auslegung zu entfernen und auf den von Herrn James Colquhoun, Bevollmächtigten der genannten Republiken, gegen uns ausgesprochenen Wunsch, erklären hiermit:

1. Daß in dem Artikel 10 des genannten Tractats, wo von verbotenen Gegenständen die Rede ist, man nicht von solchen Waaren hat reden wollen, die, am Bord eines Hanseatischen Schiffes befindlich, noch einem nicht zu den Staaten Sr. Ottomanischen Majestät gehörenden Hafen bestimmt sind.

2. Daß wenn (im Artikel 11) festgesetzt wird, die Ottomanischen Unterthanen und die Hanseatischen Bürger sollten nur für die von ihnen selbst contrahirten Schulden verantwortlich seyn, damit nicht gesagt ist, daß sie nicht auch dann verantwortlich seyn sollen, wenn sie für irgend jemand Anders Bürgschaft oder Sicherheit geleistet haben.

3. Daß der an mehreren Stellen gebrauchte Ausdruck Bürger, wo von Personen die Rede ist, die von den Hanseatischen Republiken abhängig sind, im Türkischen Text durch ein Wort ausgedrückt worden ist, welches Untertan bedeutet, und welches ohne Unterschied des religiösen Glaubens und der bürgerlichen oder politischen Rechte alle den Hanseatischen Republiken untergebenen Individuen umfaßt.

4. Daß unter dem Wort Piafter ausschließlich der Türkische Piafter von vierzig Paras zu verstehen ist.

London, am 22. May 1839.

Unterzeichnet:

Rehid.



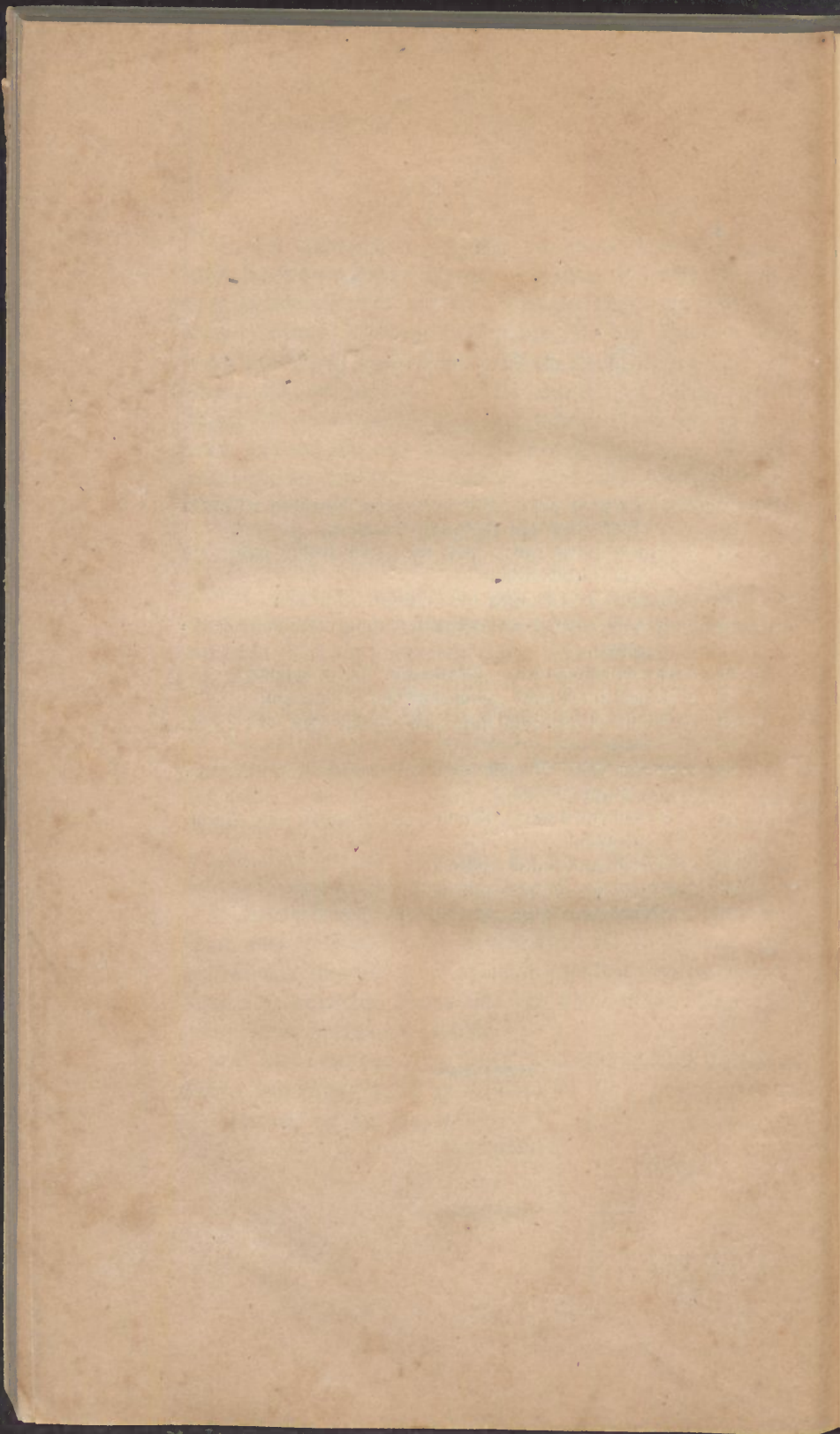
Gedruckt bei G. W. Pindvoß.

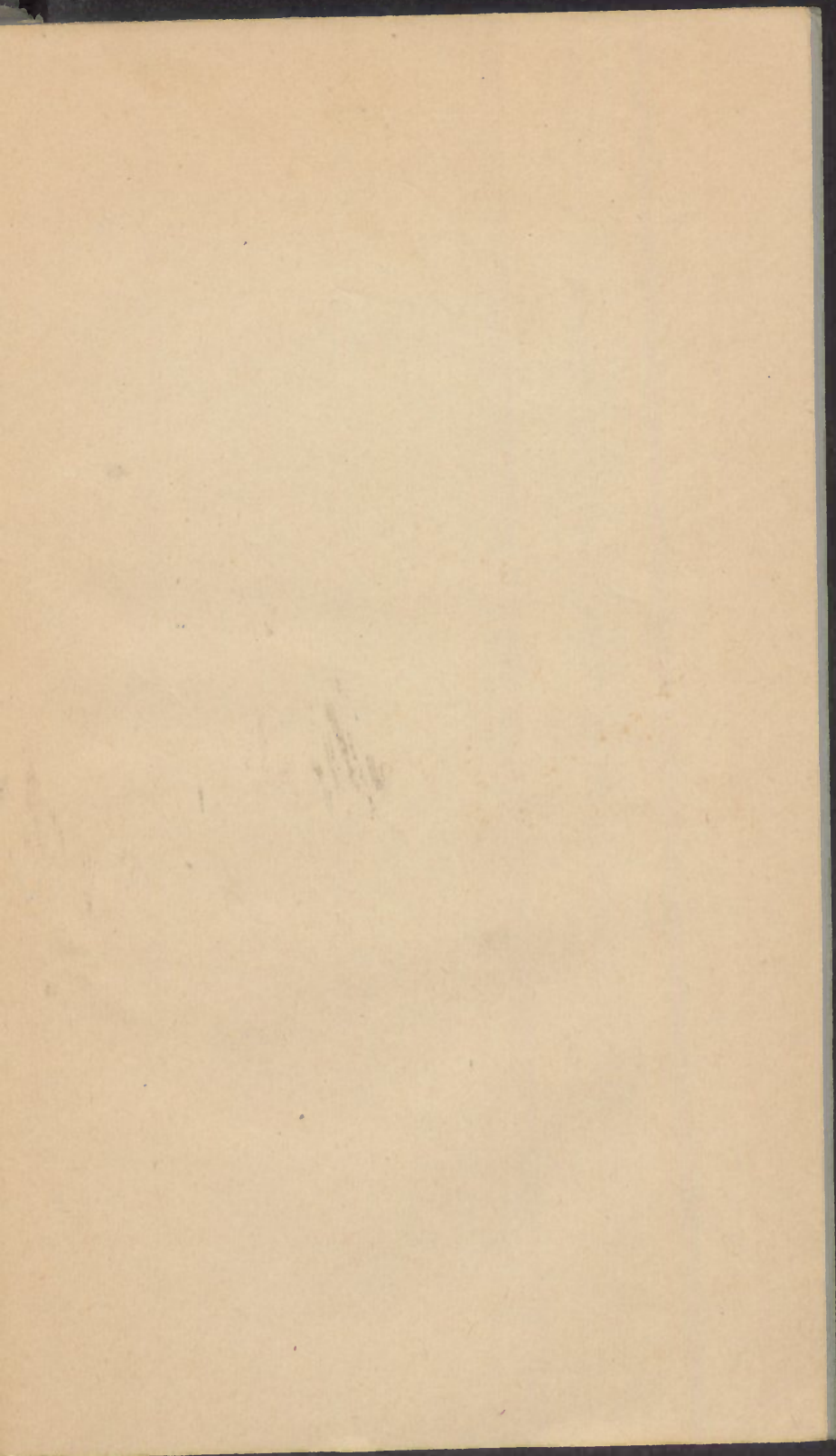
## Druckfehler.

---

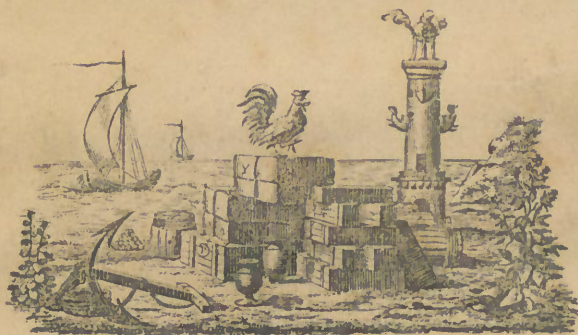
- Seite 12 Zeile 5 von oben lies: „Stapelplatz der Deutschen Auswanderer“ statt der Deutschen Abbederei.
- = 15 = 8 von unten lies: „daß wir selbst früher mehr, als jetzt, verarbeiteten.“
- = 25 = 14 und 17 von unten lies: „Reel“ statt Ton.
- = 24 = 9 von unten lies: „Abgaben“ statt Schiffsfahrts-Abgaben.
- = 26 = 11 von unten lies: „Venezuela“ statt Columbia.
- = 26 = 16 von unten lies: „Camacho“ statt Gorrofliza.
- = 40 = 9 und 10 von oben lies: „von diesen“ statt von diesem Theil.
- = 56 = 13 von oben ist nach dem Fragezeichen einzuschalten: „zu gar nichts.“
- = 56 = 2 von unten lies: „Manufactur-Waaren“ statt Manufacturen.
- = 57 = 9 von unten lies: eben so.
- = 65 = 11 von unten lies: „in ihnen“ statt in sie.
- = 65 = 12 von unten lies: „V. und VI.“ statt 5 und 6.
-

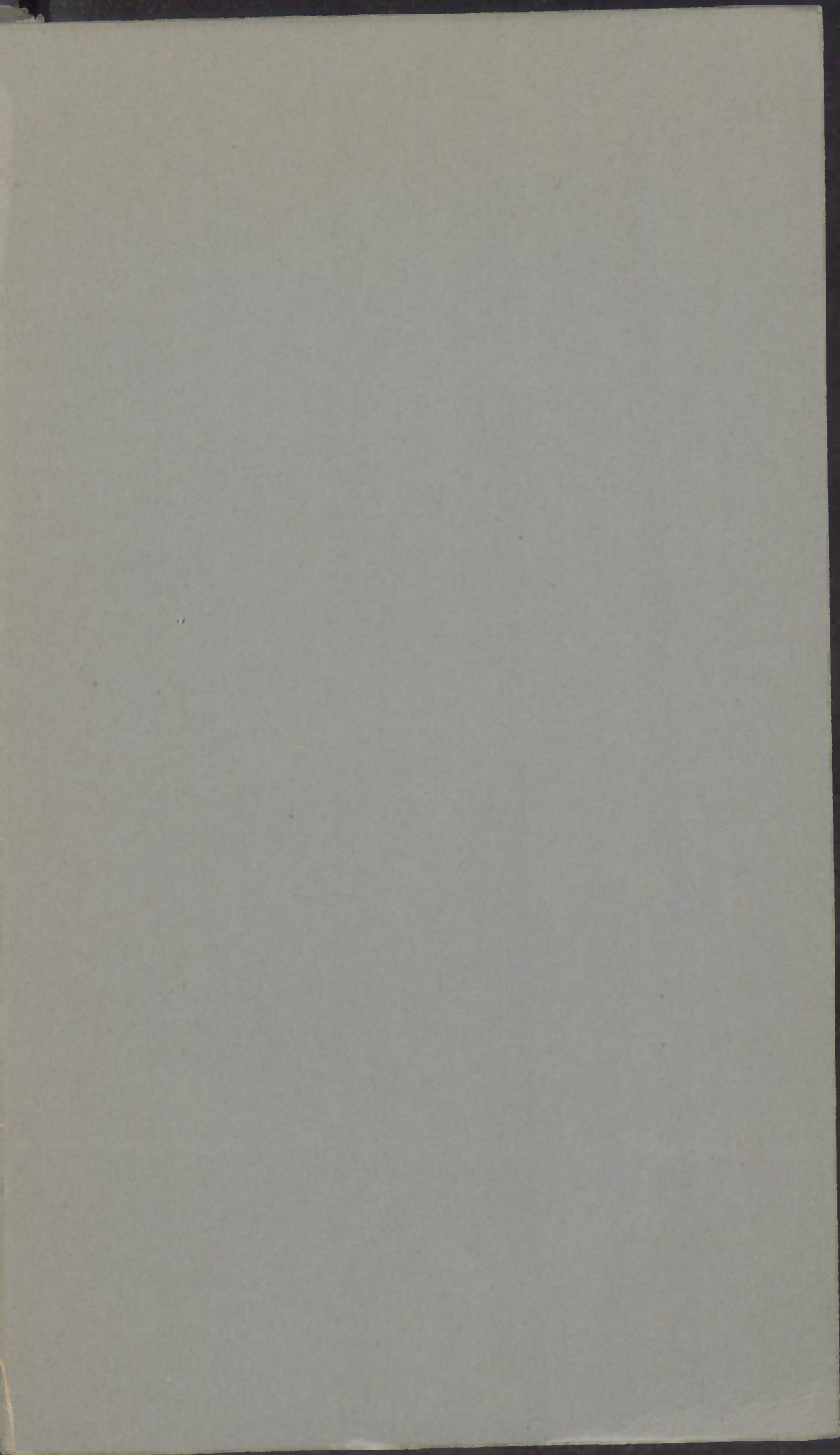




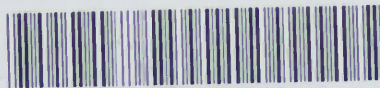












206\$01463896

Eigentum der  
Bibliothek des Instituts für Weltwirtschaft an der Universität Kiel