



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Elbzölle. 1.

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

Die Elbzölle.

4.

„Warum verderbt ihr Deutsche euch selbst den Gebrauch eurer schönen Flüsse?“ rief am Ende des vorigen Jahrhunderts Busch im Hinblick auf die Behinderung, welche die deutsche Stromschiffahrt durch unzählige Zölle, Stapelgerechtigkeiten, Bannrechte u. s. w. erlitt. Und ist diese Frage nicht noch immer berechtigt, trotz der Bestimmungen des wiener Congresses, trotz der Flußschiffahrtsacten und ihrer Revisionen und Superrevisionen? Unter den Forderungen, für welche sich 1835 die deutschen Staaten in Kriegsbereitschaft setzten, war die Freiheit der Donauschiffahrt für den Welthandel eine der wichtigsten; wir freuen uns, daß der pariser Friede uns dieselbe verbürgt hat, aber sind etwa die Rhein und Elbe belastenden Zölle volkswirthschaftlich mehr gerechtfertigt als die Abgaben, welche unter allerlei Vorwänden auf der Donau erhoben wurden? Eine wirklich freie Schiffahrt auf diesen beiden herrlichen Wasserstraßen gehört noch zu den frommen Wünschen des deutschen Handels. Die Rhein- und Elbzölle sind ein Vermächtniß des Mittelalters und hielten sich gegen alle Versuche, welche bis zum Ende des 18. Jahrhunderts von mehreren der theilnehmenden Uferstaaten für ihre Herabsetzung gemacht wurden. Für den Rhein brachte endlich der löneville'sche Frieden und der Reichsdeputationshauptschluß von 1803 eine durchgreifende Aenderung, eine gemeinschaftliche Rheinschiffahrtsoctroi ward festgestellt und später durch die wiener Congressacte ausdrücklich anerkannt. Der Rheinverkehr erfreute sich in Folge dessen einer sehr bedeutenden Erleichterung, indes blieben die Zölle noch immer bedeutend. Für die Elbschiffahrt aber war nichts geschehen, 1814 ward vorläufig der alte Zustand der Elbzollerhebungen wieder hergestellt, wonach es von Melnik bis Hamburg allein 35 Elbzollstätten gab, jede mit einem verschiedenen, meist gar nicht publicirten Tarif, und diese Tarife wurden wiederum in den verschiedensten Münzsorten erhoben und waren mit mannigfachen Sporteln verbunden. Das Einzige, wodurch unter diesen Umständen der Verkehr noch möglich wurde, war, daß es nicht sehr streng mit der Verzollung genommen ward, und die Zollämter sich mit allgemeinen Declarationen begnügten, daß endlich in den Tarifen viele Artikel ausgelassen waren. Nach zweijährigen Verathungen der Bevollmächtigten der Elbuferstaaten kam am 23. Juni 1821

die Elbschiffahrtsacte in Dresden zu Stande, die Zollstätten zwischen Melnik und Hamburg wurden auf 14 reducirt und der Normalzollsatz von 35 Sgr. 6 Pf. auf 27 gGr. 6 Pf. herabgesetzt, freilich eine sehr unbedeutende Erleichterung. Ob wir indessen das Schicksal dieser Zölle weiter verfolgen, wollen wir uns nach dem Grundsatz *a love principium* auch beim Uebel zu einem Elbzolle wenden, den der Staat, der ihn erhob, nicht als einen Flußzoll gelten lassen wollte und der daher auch nicht in der Acte von 1821 berührt ist, wir meinen den stader oder brunshausen Zoll. Ein geschichtlicher Rückblick wird hier von Interesse sein. Bekanntlich verließ die Freigebigkeit der deutschen Kaiser, je geringer der Bestand der Reichsländereien ward, desto mehr gewinnbringende Rechte an einzelne Stände des Reichs, die indeß meist zur Hemmung des Verkehrs beitrugen; so entstanden die zahllosen Markt- und Stapelrechte, so wie namentlich die Durchfuhrzölle. Im Jahre 1038 ward dem Erzbischof von Hamburg das Privilegium eines Marktrechts zu Stade gegeben, hauptsächlich um von dessen Ertrag den hamburgischen Dom wieder zu erbauen, den die benachbarten heidnischen Stämme zerstört hatten. Als später der Sitz des Erzbischofs nach Bremen verlegt ward, wurde dies Marktprivileg in das Recht verwandelt, einen Zoll von allen Gütern, welche die Elbe heraußkamen, zu erheben, nur den hamburgischen Bürgern ward durch das Privilegium *Fridericianum* 1189 Freiheit von dieser Abgabe gewährt, „so daß sie mit ihren Schiffen, ihren Waaren und Leuten vom Meere bis zur genannten Stadt Hamburg frei seien von allem Zoll und Ungeld, von aller Abgabe bei der Auf- und Rückfahrt. Wenn sie aber Eigenthum von Fremden hinaufführen, sollen sie einen passenden Boten nach Stade schicken, der auf Eidswur den Zoll bezahle nach der Quantität der Güter.“ — So lange die Hanse blühte, wagte der Erzbischof nicht sein Recht ungebührlich auszubenten, aber als sie sich ihrem Untergang zuneigte, begann eine Reihe der willkürlichsten Plackereien, die den Handel höchlichst benachtheiligten, erst der westphälische Friede gewährte dem einigermaßen Abhilfe. Zwar hätte man wol die Ansicht geltend machen können, daß, da die Kathedrale von Hamburg seit langer Zeit wieder erbaut, und das ganze Land nicht mehr unter erzbischöflichem Regiment stehe, der Zoll wegfallen müsse, aber daran war unter den damaligen Wirren nicht zu denken, man mußte sich freuen, von Schweden, in dessen Besitz damals Stade kam, einen Vertrag zu erhalten, der der Willkür eine Grenze setzte, den Zoll auf $\frac{1}{16}$ Pr. vom Werth der Waare begrenzte und das hamburgische Privileg anerkannte. Schweden hielt die Stipulationen des Vertrages treu, als es aber in Folge des letzten unglücklichen Krieges Karls XII. seine Elbbesitzungen an Kurland verlor, ward der Vertrag sofort verletzt, Hannover erhob Zölle nach Belieben und durch das ganze vorige Jahrhundert geht eine Reihe von Klagen des deutschen Volk, als des auswärtigen Handels über die Willkürlichkeiten und

Platzereien, denen die Heraufkommennden Schiffe von Seiten des stader Zollamtes ausgesetzt waren, aber das hannoversche Herz der englischen George sorgte dafür, daß diese Klagen ohne Wirkung verhallten. Während der napoleonischen Herrschaft in Norddeutschland war die Elbe verödet und meist blockirt; als 1815 der wiener Congreß berieth, schienen die Umstände günstig den stader Zoll zu beseitigen, aber Graf Münster, der hannoversche Gesandte protestirte dagegen und ward hierbei durch den mächtigen Einfluß von Lord Castlereagh gestützt. Indes, wenn die vollkommne Abschaffung dieses Zolles auch dadurch unthunlich ward, so schien doch der Congreß entschlossen, liberale Grundsätze hinsichtlich der Flußschiffahrt im Allgemeinen aufstellen zu wollen, die wichtigsten betreffenden Artikel der Congreßacte sind folgende:

Art. 108. Les puissances, dont les états sont séparés ou traversés par une même rivière navigable, s'engagent à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à sa navigation. Elles nommeront à cet effet des commissaires qui se réuniront au plus tard six mois après la fin du Congrès et qui prendront pour bases de leurs travaux les principes suivants :

Art. 109. La navigation dans tout le cours des rivières indiquées dans l'art. précédent, du point où chacune d'elles devient navigable, jusqu'à son embouchure sera entièrement libre et ne pourra sous le rapport du commerce être interdite à personne, en se conformant toutefois aux réglemens, qui seront arrêtés pour sa police d'une manière uniforme pour tous et aussi favorable que possible au commerce de toutes les nations.

Art. 111. Les droits sur la navigation seront fixés d'une manière uniforme, invariable et assez indépendante de la qualité différente des marchandises, pour ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison autrement que pour cause de fraude et de contravention. La quotité de ces droits, qui en aucun cas ne pourront excéder ceux existants actuellement, sera déterminée d'après les circonstances locales, qui ne permettent guère d'établir une règle générale à cet égard. On partira néanmoins en dressant le tarif du point de vue d'en courager le commerce en facilitant la navigation et l'octroi établi sur le Rhin pourra servir d'une norme approximative. Le tarif une fois réglé, il ne pourra plus être augmenté que par un arrangement commun des états riverains, ni la navigation grevée d'autres droits quelconques outre ceux fixés dans le règlement. Die Regierungscommissarien, welche in gemeinsamer Berathung die Zollsätze zu normiren hatten, sollten sich binnen sechs Monaten nach dem Ende des Congresses versammeln, die Rheinschiffahrtscommission trat auch wirklich bald zusammen, die Vereinigung der Elbschiffahrtscommission dagegen

verzögerte sich bis 1819. Die Berathungen nahmen einen langsamen Fortgang, es fehlte der liberaleren Meinung an einem Anhalt, wie man ihn für den Rhein an der Rheinschiffahrtsoctroi hatte, keiner der Uferstaaten war gewillt, seine Einnahme aus den Zöllen zu verkürzen. Indessen groß war das Erstaunen der Mitglieder der Conferenz, als der hannoversche Bevollmächtigte erklärte, der stader Zoll sei gar kein Fluß- sondern ein Seezoll, da er nur von Gütern, die aus See kämen, erhoben werden sollte. Dies war eine Sophisterei, die ein würdiges Seitenstück zu dem holländischen *jusqu'à la mer* bildete, ja es noch übertraf; Holland nämlich hatte die Schifffahrt auf der Schelde für vollkommen frei erklärt, und erhob darauf einen Zoll grade vor der Mündung der Schelde, mit der Behauptung, dies sei kein Fluß-, sondern ein Seezoll. Stade aber liegt nicht einmal an der Mündung der Elbe. So willkürlicher Auslegung hielt man entgegen, daß die Artikel der wiener Acte ausdrücklich sich auf den ganzen Lauf des Stroms bezögen „*Régler tout ce qui a rapport à sa navigation*“, daß alle Schifffahrt auf der Elbe, möge sie kommen woher sie wolle, Flußschifffahrt bleibe, daß Hannover auf dem Congresse keine Vorbehalte hinsichtlich des stader Zolles gemacht und daß, wenn das Endziel einer allgemein freien Stromschifffahrt erreicht werden sollte, keine Ausnahmen gemacht werden könnten. Hannover hatte selbst in verschiedenen Erlassen des 18. Jahrhunderts den Zoll „seinen Elbzoll zu Stade“ genannt, es blieb nichts desto weniger jetzt dabei, daß es ein Seezoll sei und versprach nur, den Tarif mitzutheilen und denselben ohne Zustimmung der Uferstaaten nicht zu erhöhen. Bei der damaligen Schlaffheit kam es damit wirklich durch, außerdem ward der versprochene Tarif, trotz der Reclamationen von Hamburg und Dänemark, nicht sobald mitgetheilt. Beide letztern Regierungen protestirten, als Hannover endlich damit herausrückte, gegen die Willkürlichkeit der Zollsätze, die für manche Artikel $\frac{1}{2}$, $2\frac{1}{2}$ ja 5 Pr. waren, und forderten nachdrücklich die Herstellung der Sätze des Vertrages von 1691, der $\frac{1}{10}$ Pr. vom Werth der Waaren feststellte. Obgleich diese Proteste keinen unmittelbaren Erfolg hatten, so war die Last für den allgemeinen Handel doch zu bedeutend, als daß der Zoll hätte unangefochten bleiben können, die Angriffe der deutschen Presse wiederholten sich und brachten alles Material zusammen, um die Unhaltbarkeit der hannoverschen Prätenstionen offen darzulegen. Im Jahre 1839 lenkte Herr Gutt, Abgeordneter für Hull, die Aufmerksamkeit der britischen Regierung auf den Schaden, den dieser Zoll dem britischen Handel verursache. Er zeigte, daß der König von Hannover diese ungerechtfertigte Abgabe ohne irgend ein Aequivalent erhebe, da Hamburg es sei, welches alle Schifffahrtsanstalten, Leuchtfeuer, Braken u. bis zur Elbmündung unterhalte. Nie könne er das Benehmen Lord Castlereaghs ohne Tadel erwähnen, der, um seinem Souverän und dessen Börse sich gefällig zu bezeigen, in Wien einen Zoll habe schützen

helfen, der dem Handel seines Vaterlandes so nachtheilig sei. Jetzt sei man einmal leider durch einen Vertrag gebunden, so verderblich derselbe auch wirke, aber seit 1821 hätten die Tariffsätze beständig gewechselt und seien fast jedes Mal erhöht; aber wenn der Zoll an sich schon höchst lästig sei, so wirke die Willkürlichkeit und Strenge, mit der derselbe erhoben werde, doppelt verderblich auf den Handel. Herr Hutt forderte, indem er zahlreiche Einzelheiten und Beispiele als Belege anführte, Einschreiten der englischen Regierung gegen den stader Zoll. Lord Palmerston antwortete, wie er es bei unbequemen Interpellationen zu thun pflegt, indem er bereitwillig die Unbill anerkannte, erwähnte, daß seine Fürsorge bereits Unterhandlungen mit Hannover über die Sache angeknüpft habe und daß er hoffe, Abhilfe schaffen zu können. Die einzige directe Folge dieser Debatte war die Verminderung einiger Zollsätze auf englische Manufacturen und höflichere Behandlung der englischen Capitäne in Stade. Indessen möchte mittelbar diese Erörterung so wie die lebhafteste Besprechung, welche die Sache von Zeit zu Zeit in der englischen und deutschen Presse fand, doch einen gewissen Eindruck auf die hannoversche Regierung gemacht haben und ihr das Gefühl geben, daß sie die Saiten nicht überspannen dürfe. Als die Commissare der Elbschiffahrtscommission sich 1844 wieder in Dresden versammelten, gab der hannoversche Bevollmächtigte stillschweigend die frühere Prätension des Seezolles auf und erkannte die Competenz der Commission an. Nach langen Debatten kam am 13. April ein Staatsvertrag zu Stande, der die Verhältnisse des stader Zolles und seinen Tarif regelte. Es ist sehr scharf darüber gestritten, ob die Uferstaaten rechtgethan, sich in dieser Weise zu binden und durch vertragsmäßige Anerkennung das Uebel zu verewigen, aber vom Gesichtspunkt des Erreichbaren und des praktischen Staatsmannes, der nicht auf allgemeine Umwälzungen zählen darf, war der Vertrag wol gerechtfertigt, und daß er nach den gegebenen Verhältnissen nicht zu günstig für Hannover war, beweist der Umstand, daß die Einnahmen aus dem Zoll, trotz des gewaltig zunehmenden Handelsverkehrs auf der Elbe, nicht gestiegen sind; immerhin sind sie noch bedeutend genug, nach Lehzen (der Staatshaushalt des Königreichs Hannover I. S. 215—219) betragen sie zusammen mit den kleinern Zöllen von Bleckede und Schnackenburg noch über 300,000 Thlr., die Hannover ohne das geringste Aequivalent einstreicht.

In der neuern Zeit hat sich wieder eine lebhafteste Agitation gegen den stader Zoll wie gegen den Sundzoll gewendet. Bereitwillig müssen wir anerkennen, daß beide Fälle durchaus verschieden sind, seit Hannover den stader Zoll als Flußzoll anerkannt hat, der Grundsatz des „freien Meeres“, mit dem man Dänemark entgegengetreten ist, kann hier also nicht gelten. Vom national-ökonomischen und allgemein völkerrechtlichen Gesichtspunkte dagegen wird sich schwerlich etwas für den Zoll sagen lassen. Hannover besitzt nicht beide

Ufer des Stromes, ja nicht einmal das linke ganz, da die wichtigsten Punkte an der Mündung, das Amt Rixbüttel, Rurhaven und die Insel Neuwerk zum hamburgischen Gebiet gehören; es gibt ferner, wie erwähnt, nicht die geringste Gegenleistung für die Abgabe, und hat endlich sicher gegen den Geist, wenn auch nicht gegen den Buchstaben des Vertrages von 1844 allen nach Harburg, seinem Freihafen, gehenden Schiffen, Freiheit vom stader Zoll gewährt. Es würde seitens der andern Uferstaaten wenig helfen, dagegen zu protestiren, da niemand Hannover verwehren könnte, den Zoll, den es von Harburg mit der einen Hand eingestrichen, mit der andern zurückzugeben. Uns scheint demnach die Sache so zu stehen: der stader Zoll ist zu evident im Widerspruch mit dem allgemeinen Streben des modernen Handelsverkehrs, alle Unkosten des Transportes so sehr wie möglich zu vermindern und in dem allgemeinen Wettbewerb die freie Concurrrenz und die natürlichen Bedingungen des Handels allein gelten zu lassen, insonderheit nichts ohne Gegenleistung zu zahlen, als daß er sich noch lange halten könnte, er wird fallen wie der Sundzoll ans Ende seines Daseins gelangt ist, andrerseits aber haben die Elbuststaaten sowol als auswärtige Mächte durch Verträge Hannover gegenüber den stader Zoll anerkannt, es wird daher, wie wir meinen, auf eine Ablösung herauskommen müssen, bei der Hannover seine Jahreseinnahme capitalisirt und, wie Dänemark beim Sundzoll, mit einem gewissen Abzug von den übrigen interessirten Staaten ausgezahlt erhält. — Im nächsten Aufsatze werden wir die übrigen Elbzölle besprechen.

Das Fürstenthum und die Daseinstadt Herat.

Seitdem die einander entgegengesetzten Bestrebungen Rußlands und Englands auch in Mittelasien sich begegnen und beide Weltmächte ihren Einfluß auf die dortigen Regierungen und Völkerschaften zu erweitern suchen, hat die Dase Herat, über welche die einem Heeresmarsch am wenigsten Schwierigkeiten darbietende Straße aus Persien durch Afghanistan nach Indien führt, schon einige Mal die Aufmerksamkeit von ganz Europa, ja der ganzen civilisirten Welt auf sich gelenkt. In den dreißiger Jahren des neunzehnten Jahrhunderts war Herat die Ursache oder das Ziel des in seinem Beginn so glücklichen, am Ende aber so unglücklichen Kriegszugs der Engländer gegen Afghanistan und dessen Hauptstadt Kabul, wo damals russischer Einfluß sich geltend gemacht hatte. Schon damals war es Rußland, welches den jungen Beherrscher von Persien, Mohammed Schah, in dem ausschweifenden Plane bestärkte, die Macht Persiens, wie ehemals unter den Sefi, über Herat und