



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Elbzölle. 2.

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

überzeugen, für den wäre weitere Empfehlung überflüssig. Wir hegen die zuversichtliche Hoffnung, daß das Buch in der Uebersetzung von Dr. Fischer einen weiten Leserkreis finden werde.

Die Elbzölle.

Wir haben in dem vorigen Hefte dieser Zeitschrift die Elbzölle im Allgemeinen und den stader Zoll insbesondere betrachtet, es liegt uns noch eine kurze Orientirung ob über die sonstigen Zölle, welche die Schifffahrt auf der Elbe belasten. Wie erwähnt, verzögerte sich die Zusammenkunft der Bevollmächtigten der Elbuferstaaten zur Feststellung einer Elbschifffahrtsacte bis zum Juni 1819 und erst 1821 kam die Vereinbarung über die künftig zu erhebenden Zölle zu Stande. Man wird nicht sagen können, daß dieselbe auch nur den gemäßigtsten Wünschen des Verkehrs entsprochen hätte, es klingt fast wie ein Spott, wenn der Vertrag sagt, die Schifffahrt auf der ganzen Elbe solle frei sein, und gleich darauf hinzusetzt, die Zahl der Zollstätten zwischen Melnik und Hamburg sollte auf vierzehn reducirt, und der Normalzollsatz für den Centner solle auf 27 gGr. 6 Pf. C. M. herabgesetzt werden; außerdem blieb noch eine Recognitionsgebühr für das Fahrzeug bestehen, nur wenige Artikel und außer Getreide fast ohne Bedeutung wurden niedriger tarifirt. Dies war sicherlich nicht die Verwirklichung der Verheißung, welche die wiener Congreßacte Art. 111 gegeben: „On partira néanmoins en dressant le tarif du point de vue d'encourager le commerce en facilitant la navigation,“ und keineswegs war, wie derselbe Artikel weiter zusagt, die Rheinschifffahrtsoctroi als „norme approximative“ genommen. Die Elbuferstaaten, welche am meisten bei der Herabsetzung der Zölle interessirt waren, und diese doch gegen das Widerstreben der andern Staaten nicht durchsetzen konnten, brachten wenigstens eine Bestimmung in den Vertrag (Art. 30), daß sich von Zeit zu Zeit eine Revisionscommission versammeln solle, welche die Beobachtung der bestehenden Stipulationen überwachen und alle thunlichen Erleichterungen für Handel und Schifffahrt berathen solle. 1824 kam eine solche Commission zum ersten Male in Hamburg zusammen, aber die liberalen Vorschläge Preußens, Sachsens und Hamburgs in Bezug auf die Herabsetzung des Tarifes scheiterten an dem Widerstande Dänemarks, Hannovers und hauptsächlich Mecklenburgs, welche meinten, der Zeitraum des Bestehens der Elbschifffahrtsacte sei zu kurz, die Erfahrung über die Wirksamkeit der bestehenden Stipulationen zu gering, um durchgreifende Aenderungen zu motiviren. Der Zusammentritt der nächsten Revisionscommission

ward auf den 1. Mai 1828 in Dresden verabredet, es kam indessen nicht allein dazu nicht, sondern auch in den folgenden dreizehn Jahren fand keine Revision der Flußzölle statt. Diese mußten immer drückender werden, da in- zwischen die Tarife andrer Flüsse herabgesetzt wurden, und Waarenpreise wie Frachtsätze durch die Concurrnz sanken, das Mißverhältniß zu der hohen Zollbelastung also desto empfindlicher wurde. Außerdem wurden in diesem Zeitraume die mit der Elbe concurrirenden Landstraßen durchgängig verbessert. In der That würde der Elbverkehr unter diesen Verhältnissen kaum noch haben bestehen können, wenn nicht Preußen, das zu der bei weitem bedeutendsten Elbzollquote berechtigt war, auf deren Erhebung für den Verkehr von und nach Pläzen seines Gebiets verzichtet und noch eine Vereinbarung mit den anhaltischen Fürstenthümern getroffen hätte, wodurch der preußische Verkehr von den anhaltischen Elbzöllen und der anhaltische Verkehr von den preußischen Elbzöllen befreit wurde. Dies Beispiel fand bei Sachsen, das überhaupt stets auf der Seite der liberaler gesonnenen Staaten stand, Anklang, es führte ähnliche Maßregeln für seine Elbhandelsplätze ein und durch den Vertrag von 1833, durch den es dem preußischen Zollverein beitrug, ließen sowol Sachsen als Preußen für die Schiffahrt ihrer Unterthanen eine gegenseitige Herabsetzung ihrer Elbzölle auf ein Viertel eintreten. Gewiß war dies eine anerkennenswerthe Liberalität, aber wir können unsere Ueberzeugung nicht verhehlen, daß Preußen bei einem energischem Auftreten gegen Mecklenburg und Hannover und eventueller Ergreifung von volkswirthschaftlichen Zwangsmaßregeln allgemeinere Resultate würde erzielt haben. Es war ebenso von preußischer Seite sehr anerkennenswerth für den Handel seiner Ostsee- provinzen, daß es sich in den vierziger Jahren entschloß, seinen baltischen Häfen einen Theil des Sundzolles zu vergüten, aber gewiß konnte es auf größere Anerkennung zählen, wenn es energisch gegen den Sundzoll selbst und Dänemarks Ansprüche auftrat. — Die Elbzölle blieben trotz der erwähnten Erleichterung drückend genug, sie trugen im Jahr 1842 Einnahmen für

Österreich	ca. 20,000	Thlr. C. M.
Sachsen	„ 20,000	— — —
Anhalt	„ 20,000	— — —
Preußen	„ 64,000	— — —
Hannover, oberelbische Zölle	„ 316,000	— — —
— stader Zoll	„ 240,000	— — —
Mecklenburg	„ 226,000	— — —
Lauenburg	„ 108,000	— — —
Eßlinger Zoll für Hamburg und Lübeck	„ 8,000	— — —
Summa	1,022,000	Thlr. C. M.
	= 1,073,100	„ preußisch.

1842 im August trat endlich die zweite „Elbschiffahrtsrevisionscommission“ in Dresden zusammen; ihr Hauptwerk ist der im vorigen Artikel näher erwähnte Staatsvertrag von 1844 über den stader Zoll, sonst hat das Ergebniß dieser Conferenz wenig den Wünschen des Verkehrs entsprochen. Wenn z. B. die Recognitionengebühr in einen Zuschlag zum Waarenzolle umgewandelt wurde, so blieb sich die eigentliche Besteuerung ziemlich gleich und hatte nur für die niedrig tarifrten Artikel einen kleinen Vortheil. Man hätte aus dem Umstand, daß damals die hamburg-berliner Bahn im Bau begriffen, den triftigsten Grund zur Herabsetzung der Elbzölle herleiten sollen, da der neue Schienenweg dieser Wasserstraße eine gefährliche Concurrenz machen mußte, aber man zog den umgekehrten Weg vor und belastete auch die Eisenbahn mit schweren Transitzöllen, damit sie nicht im Stande sei, den Elbzöllen Abbruch zu thun! Unaufhörliche Klagen des Handelsstandes, zahlreiche Denkschriften der Kaufmannschaften von Magdeburg, Hamburg, Berlin, Leipzig u. waren die Folge dieses Zustandes, der im Wesentlichen auch nach der dritten Revisionscommission von 1850 noch fort dauert, nur einzelne voluminöse Artikel (belky articles) sind den niedriger tarifrten Waaren beigefügt, und bei diesen hat sich sofort eine große Zunahme des Verkehrs gezeigt z. B. tarifrten Wittenberge 1847 an Farbeholz 56,980 Centner, 1849, nachdem dieser Artikel herabgesetzt war: 160,097 Centner; Seringe 1847: 10,735 Centner, 1849: 119,974 Centner u. s. w. Andere Erleichterungen, die alle einzeln aufzuführen zu weitläufig wäre, sollen nicht verkannt werden, im Wesentlichen aber ist die Belastung der Elbe sowol als der hamburg-berliner Bahn ungebührlich hoch und kann bei der fortschreitenden Concurrenz anderer Wasser- und Schienenstraßen nicht fort dauern, ohne dem Verkehr die tiefsten Wunden zu schlagen.

Diejenigen, welche die Flußzölle hauptsächlich im Interesse der Finanzen der beteiligten Regierungen vertheidigen, heben hervor, daß diese Abgaben genau genommen in zwei Theile zerfallen.

1) ein Wasserweggeld d. h. eine Abgabe, welche dem Staate einen Ersatz für den mit der Instandhaltung des Flußbettes, so wie der Unterhaltung der Ufer und der Leinpfade verbundenen Kostenaufwand gewährt.

2) einen Durchgangszoll.

Was das Wasserweggeld betrifft, so bestreiten wir nicht, daß gegen dasselbe als ein Analogon des Chausséegeldes, Brückengeldes u. vom Gesichtspunkt einer gerechten Besteuerung nichts zu sagen ist, so lange überhaupt noch Abgaben von den Communicationswegen erhoben werden. Ob letzteres vom politisch zweckmäßigen Gesichtspunkte richtig, ist eine andre Frage. Jedensfalls müßten solche Wasserwegelder genau dem Aufwand entsprechen, welchen die Unterhaltungskosten der betreffenden Schiffahrtsanstalten erfordern. Diese Abgabe

aber würde sehr gering sein und wenn man sie in zweckmäßiger Weise erhöhe, so daß die Abfertigung für die Schiffer mit keinem erheblichen Verlust von Zeit und Kosten verbunden wäre, so würde man schwerlich Klagen über das Drückende der Flußzölle für den Verkehr hören. Diese Wasserweggelder machen aber nur einen sehr geringen Theil des Betrages der Flußzölle aus, die Budgets von Hannover, Mecklenburg, Lauenburg, Nassau, Hessen-Darmstadt zeigen vielmehr sehr erhebliche Ueberschüsse und Reineinnahmen, welche lediglich als Durchgangszölle, also ganz unproductiv für den Verkehr, im Interesse der betreffenden Einzelstaaten erhoben werden. Daß diese Zölle vertragsmäßig begründet sind, kann in den meisten Fällen nicht bestritten werden, aber dies beweist nur, daß man das Aufhören derselben nicht sofort decretiren kann, keineswegs, daß nicht ihre Verminderung gebieterisch durch die volkswirtschaftlichen Interessen gefordert wäre. Wenn man sagt, die Flußzölle, welche der Schiffer entrichte, lasse sich derselbe vom Waarenempfänger ersetzen und dieser schlage sie auf den Preis der Waare, so daß die Abgabe in ihrer endlichen Wirkung von den Consumenten getragen werde, die als Steuerpflichtige sonst auf andre Weise die Summe aufbringen müßten, welche die Flußzölle eintragen, so ist das ein Raisonnement, welches die ersten Grundlagen des Verkehrs mißkennt und keine Widerlegung verdient, mit demselben Argument ließen sich die oppressivsten Zölle vollkommen rechtfertigen. In Folge der Vereinigung des Steuervereins mit dem Zollverein und des zwischen diesem und Bremen lezthin abgeschlossenen Handelsvertrages hat die Erhebung der Weserzölle bis auf weiteres aufgehört. Der Sundzoll wird abgelöst, die ihm entsprechenden Landtransitzölle erheblich ermäßigt. Wenn die Elbzölle schon an sich drückend sind, so wird dieser Druck sich künftig noch viel empfindlicher fühlbar machen, sobald die entsprechenden Belastungen anderer Ströme oder concurrirender Landstraßen wegsallen oder vermindert werden und die gleichen Abgaben vom Elbtransport unverändert fortbestehen. Was den stader Zoll betrifft, so haben wir im ersten Artikel bereits auf eine Ablösung, ähnlich der des Sundzolles hingewiesen, aber auch für die Verminderung der oberelbischen Zölle muß etwas geschehen. Möge Preußen es als seine Aufgabe erkennen, nicht nur für den Elbverkehr eigne Opfer zu bringen, sondern vornehmlich energisch gegen die engherzigen Sonderinteressen gewisser Uferstaaten aufzutreten, die Sympathien des deutschen Handels werden ihm hierbei zur Seite stehen.

Nachschrift. Seitdem der erste Artikel über die Elbzölle geschrieben, ist uns in einer interessanten Correspondenz der Times über den stader Zoll noch folgendes Factum bekannt geworden. Damit Georg I. seinen Lieblingswunsch, das Kurfürstenthum Hannover zu vergrößern, erfüllen könne, gaben die englischen Minister Walpole und Townshend 220,000 Pf. St. aus der englischen Kasse zum Ankauf des Herzogthums Bremen, womit die Erhebung des stader

Zolls an Hannover kam. Bei Trennung der Personalunion 1837 hat Hannover nichts von dieser Summe an England zurückerstattet. Da nun Englands Antheil am stader Zoll capitalisirt ca. 200,000 Pf. St. beträgt, so könnte es vielleicht verlangen, mit dem von ihm früher gezahlten Kaufpreis dafür zu compensiren.

Sport und Turf in England.

Es gab eine Zeit — und diese Zeit ist noch im Nebel der Vergangenheit zu erkennen — wo man in England wenig begriff, von welcher Bedeutung es sein könne, ob Ajax oder Little Bob oder Annie Laurie oder gar Young Lion einander um eine Kopflänge schlagen würden. Man schätzte das schnellfüßigste Pferd, nicht weil es einen Silberpokal von hohem Geldpreis seinem Züchter gewann, sondern weil es zur Erlangung eines Fuchschwanzes die besten Aussichten bot. In der That war die Leidenschaft des Fuchsjagens eine so verbreitete, daß der Geistliche auf der Kanzel, wenn das Hallo Halli der Jäger an sein Ohr klang, mitten im Predigen mit einer kurzen Nuzanwendung schloß und in der nächsten Minute schon den Fuß im Bügel hatte, um Reinecke den Wind abzugewinnen; freilich nicht die niedere Geistlichkeit, wol aber die Prälaten, welche in England, wie man weiß, der Gentry und dem Adel angehören und zuweilen eine Stellung einnehmen, die es mit derjenigen der lateinischen Cardinäle aufnimmt. Man jagte den Fuchs bei diesen Jagden mit der Peitsche, und das gutgeschulte Rosß des Jägers kannte weder Hindernisse von Hecken, noch von Teichen oder fließenden Bächen; wohin der Fuchs lief, folgte auch der Reiter, und es ist keine Uebertreibung, wenn man sagt, daß bei solchen Veranlassungen der Bruch von ein oder zwei Rippen kaum für etwas der Rede Werthes galt. Die weiten Landbesitzungen der englischen Lords boten hierzu ein schätzbares Terrain. Natürlich waren alle Füchse Altenglands für diese Leidenschaft nicht ausreichend. Man verschrieb sie aus Nachbarländern, Frankreich fing die seinigen ein und sandte sie über den Kanal; an Ort und Stelle angekommen und verkauft, ließ man sie los, sobald jedermann im Sattel saß, und fort ging der normännische Fuchs — der englisch-normännische Adel hinterdrein.

Es ist nicht grade erfreulich, daß eine schon beginnende Verweichlichung