



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Der stader Zoll.

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

Der stader Zoll.

Aus einem Manuscript, welches der Freihandelsverein zu Hamburg über den stader Zoll drucken ließ, heben wir das Folgende heraus, bereit der Agitation gegen diesen Zoll zu dienen.

„Mit Fug spricht die Gegenwart allen Zöllen die innere Berechtigung ab, welche von der Bewegung der Waare als solcher erhoben werden, ohne daß dafür von den Erhebenden eine dieser Bewegung fördernd oder erleichternd zu Gute kommende Gegenleistung geboten werde. Wol hat der Staat das unzweifelhafte Recht, die in das Eigenthum und in den Genuß seiner Bürger überzugehen bestimmte Waare zu besteuern, die hlos passirende, durch einen Staat nur hindurch sich bewegende Waare ist aber als solche nicht bestimmt, einen solchen definitiven Besitz seiner Unterthanen zu bilden, sondern vielmehr den Besitz der Unterthanen eines andern Staats. Die Inanspruchnahme eines absoluten Zollrechts gegen sie ist daher eine mit den obersten Principien alles Rechts im Widerspruch stehende Usurpation und findet ebendeswegen auch in dem Rechte der Landeshoheit oder der staatlichen Souveränität keine Begründung. Denn wenn diese nicht etwa eine Befugniß zu jedem beliebigen Acte der Willkür sein soll, so ist auch sie an die maßgebenden Normen des Rechts und der Gerechtigkeit gebunden. Ueber das sittliche Unrecht der hannoverschen Zollerhebung bei Brunshausen kann sonach ein Zweifel nicht obwalten. Der stader Zoll wird von den am hannoverschen Ufer vorüberfahrenden Waaren erhoben und ist ein Zoll, wofür Hannover der passirenden Waare keinerlei Gegendienste leistet. Die Instand- und Schiffbarhaltung des Fahrwassers der Elbe, also die, die Waarenbewegung auf der zollpflichtigen Strecke ermöglichende und erleichternde, Dienstleistung ist nämlich nicht Sache dieses Staates, sondern der freien Stadt Hamburg. Hannover thut nichts dazu, der Schiffahrt, von welcher es den Zoll erhebt, in irgend einer Weise fördernd entgegenzukommen.

Zugleich aber steht insbesondere auch der stader Zoll im evidentesten Widerspruche zu dem gegenwärtig allgemein anerkannten und unbestrittenen völkerrechtlichsten Postulat der Freiheit der Meere. Als Allgemeingut des Weltverkehrs ist das Meer keiner Particularsouveränität unterthan und hat kein Einzelstaat das Recht, auf seinen Verkehr irgend welche Hoheitsansprüche geltend zu machen. Man sehe aber zu, was aus der solchergestalt postulirten Freiheit des internationalen Seeverkehrs würde, sobald es gestattet wird, denselben zwar nicht auf hohem Meere, wol aber auf den Zugängen von diesem zum Seehafen mit Zöllen zu belegen. Das Ziel alles Verkehrs der Meere ist der Hafen und erst im Erreichen dieses erfüllt sich sein Zweck. Vor allem muß

daher diese Erfüllung des Zweckes gegen die Usurpationen der einzelnen Staaten geschützt sein, oder die Freiheit der Meere ist ein absolut zweck-, inhalt- und darum nutzloses Recht d. h. eine hohle Rechtsphrase. Nun ist zwar in der Convention der Elbuserstaaten dem stader Zoll der Charakter eines Flusszollens — beiläufig bemerkt, hatte Hannover früher ausdrücklich auf Behandlung desselben als Seezollens bestanden — beigelegt worden. Ganz abgesehen jedoch von der Frage, ob die deutschen Elbuserstaaten überhaupt für sich allein competent waren, mit irgend welcher rechtlichen Wirkung für dritte, in dieser Hinsicht eine Entscheidung zu treffen, so kann dadurch auch unmöglich sein thatsächlicher Charakter ein anderer werden. Thatsache ist, daß die Barriere des stader Zolls die Nordsee von ihren deutschen Haupthäfen Hamburg und Altona trennt, daß der Zoll wesentlich nur von den Seeimporten erhoben wird und somit im allerwesentlichsten und eigentlichsten Sinne ein Zoll vom Verkehre der Meere ist.

Leider ist es nicht thunlich, in genauen Zahlen die ganze Summe der Nachtheile zu verzeichnen, welche aus dem stader Zoll dem internationalen Handel erwachsen. Denn genau läßt sich nur der Schaden desjenigen Theils des Verkehrs, welcher den Zoll zu umgehen sich außer Stande sieht, und auch dieser nur insoweit feststellen, als er durch den wirklich entrichteten Zollbetrag bemessen wird. Nicht in bestimmten Zahlen kann dagegen dargelegt werden, was dieser selbe Theil des Verkehrs, Dank den von jeder Zollerhebung unabtrennbaren lästigen Formalitäten an Zeit und Arbeitskraft verliert und noch weniger ist die ganze Ausdehnung desjenigen Handels zu bestimmen, welcher durch den Zoll theils von der Elbstraße überhaupt, theils von der im andern Falle auf dieser ihm vorgezeichneten Richtung verdrängt und in andere an und für sich minder vortheilhafte Wege künstlich verwiesen wird. Nur ist so viel gewiß, daß dieser Theil ein sehr beträchtlicher ist und im Verlaufe der Zeit ein immer beträchtlicherer werden muß, da mit der überall fortschreitenden Vervollkommnung des Communicationswesens ebensowol die Empfindlichkeit des Verkehrs für alle Hindernisse seiner freien Bewegung zunimmt, als zugleich die Leichtigkeit, neue Straßen zu finden. Jedenfalls beschränkt sich die nachtheilige Wirkung des Zolls ganz und gar nicht darauf, daß er die Waarenbewegung nur auf der Zollstraße, sondern seine Folge ist die, daß er zugleich auch die Waarenbewegung vertheuert, die er von der Zollstraße künstlich verdrängt.

Eine vor allem in die Augen fallende Thatsache ist in dieser Hinsicht die künstliche Ablenkung der Waarenbewegung von Hamburg-Altona nach dem hannoverschen Elbhafen Harburg durch den stader Zoll. Bis zum Jahre 1850 zahlten, mit Ausnahme der vertragsmäßig befreiten Artikel, alle die brunshäuser Zolllinie passirende Waaren, gleichviel ob sie nach Hamburg-Altona

oder ob sie nach Harburg gingen, gleichmäßig den Zoll. Seit diesem Jahre wurde durch eine 1854 noch weiter ergänzte Verfügung der hannoverschen Regierung die Waarenbewegung nach Harburg von demselben befreit und dadurch dem nach letzteren Hafen gerichteten Nordseeimport eine Prämie auf Kosten des Weges über Hamburg-Altona zugesichert. Eine solche Differentialzollprämie mußte namentlich auf den Waarenimport aus den näher belegenen europäischen Häfen von Einfluß sein, da im Verhältniß zu den Frachten von diesen Häfen her die Höhe des stader Zolls um so lästiger, seine Ersparniß also als um so größerer Vortheil empfunden wird.

Weiter muß auf die künstliche Begünstigung hingewiesen werden, welche der die Waarenbewegung aus der Nordsee nach Hamburg-Altona belastende hannoversche Zoll in gleichen der Waarenbewegung über Tönningen-Flensburg zu Theil werden läßt. Es ist wahr, alle diese prämiirten, künstlich geförderten und begünstigten Handelswege haben ihren Vortheil davon, aber wenn einerseits diesen Vortheilen mindestens der gleich große Nachtheil des naturgemäßen Elbweges völlig aufwiegend gegenübersteht, so kommt andererseits das Uebergewicht der Nachtheile über die Vortheile entscheidend, der Verlust hinzu, welcher dem schließlichen Verzehrer aus dem Umstande erwächst, daß die Waare, weil ihr die Beförderung auf dem an sich billigsten Wege abgeschnitten, auf einer größeren Kosten bedingenden Straße hat befördert werden müssen. So groß also auch der particulare Vortheil der begünstigten Häfen und Straßen sein möge, nur um so größer ist das Deficit für das Ganze.

Wie bereits gesagt, ist auch derjenige Nachtheil nicht in Zahlen zu detailliren, welcher dem dem Elbwege verbleibenden Verkehr aus den Formalitäten und Modalitäten der Zollentrichtung, Zollabfertigung u. s. w. erwächst. Immerhin aber läßt sich wenigstens ein ungefähres Urtheil darüber gewinnen, wenn erwogen wird, wie der von den Zolltarifen der Einfuhrhäfen der Elbe in Anordnung, Classificirung u. s. w. durchaus abweichende Tarif des stader Zolls die Nothwendigkeit der Anfertigung besonderer und nach andern Normen in Bezeichnung der Waaren, Angabe des Gewichts u. s. w. ausgearbeiteter Manifeste seitens der Waarenabsender auferlegt, weiter, wie um der vertragsmäßigen Zollermäßigungen für gewisse Waaren bestimmten Ursprungs theilhaftig zu werden, für dieselben Ursprungscertificate und dabei die detaillirtesten und speciellsten Angaben über Dualität beigebracht werden müssen, weiter wie die Zollberichtigung und die Sicherstellung derselben entweder einen lästigen Aufenthalt vor der Zollstelle oder wenn dies nicht, neue Schreibereien, die Anfertigung der sogenannten Contentzettel bedingt, weiter wie die Befugniß, am Bestimmungsorte des Schiffes mit dem Löschen desselben zu beginnen, von der Entnahme eines besonderen Löschungsscheines abhängig ist und was dem ähnliche Formalitäten mehr sind. Und dazu berücksichtige man, daß es gegenwärtig Jahr aus

Jahr ein über 3000 Schiffe sind, welche mehr oder minder diesen lästigen Zollvorschriften sich zu unterwerfen haben, so wie daß die Ankunft dieser Schiffe sich durchschnittlich auf einen Zeitraum von etwa neun Monaten des Jahres erstreckt, so daß auf jeden einzelnen Monat gut 333, auf jeden Tag durchschnittlich 17 bis 18 aufsegelnde Schiffe kommen, endlich aber, daß hinter diesem Durchschnitt oft ganze Reihen von Tagen conträren Windes wegen zurückbleiben und dafür für andere Tage und Wochen die Zahl der aufsegelnden Schiffe sich auf das Doppelte und mehr häuft, und man begreift, welche Verzögerungen in der Zollabfertigung, der Erlangung der Befugniß zum Löschen u. s. w. u. s. w. daraus noch überdies als unvermeidlich hervorgehen müssen.

Was nun aber endlich die in bestimmten Zahlen meßbare Benachtheiligung des Handels durch den stader Zoll betrifft, so ergibt dieselbe sich zunächst aus den Einnahmen, welche Hannover aus diesem Zolle zufließen. Dieselben wären

1845	206,133 Thaler
1846	179,073 „
1847	193,667 „
1848	171,443 „
1849	168,972 „
1850	201,343 „
1851	211,861 „
1852	219,614 „

und somit in einem Zeitraume von 8 Jahren zusammen über $1\frac{1}{2}$ Millionen Thaler. Um eine so große Summe vertheuerte also effectiv der stader Zoll die Elbeimporten der angegebenen Zeitdauer, entzog sie der Capitalersparniß des betreffenden Consumentenkreises und verminderte um ihren Betrag die Productionsmittel desselben.

Es erübrigt schließlich nur noch, in kurzem der Modalitäten solcher Beseitigung zu gedenken. — Von vornherein wird hier das in der Sündzollfrage geschaffene Präcedenz nicht unberücksichtigt bleiben dürfen, und einen nicht minder deutlichen Hinweis auf den einzuschlagenden Weg bietet vielleicht die Nothwendigkeit gemeinschaftlichen und einigen Zusammenwirkens aller Beteiligten. Hierzu muß vor allem ein gemeinsamer Ausgangspunkt gewonnen werden, und ein solcher läßt sich, da der hannoverschen Zollforderung gegenüber die juristische Verbindlichkeit der verschiedenen Staaten eine durchaus verschiedene ist, auf dem Boden des formellen Rechts nicht gewinnen. Wo die deutschen Elbuserstaaten durch specielle und ausdrückliche Verträge gebunden sind, hat der stader Zoll gegen Frankreich, die Vereinigten Staaten, England, sobald es seinen Vertrag vom Jahre 1844 kündigt, Holland, Spanien u. s. w. im besten Falle nur daraus precäre Rechtstitel. Während jene also zu keiner andern Beseitigung, als durch Auszahlung des vollen Capitals befugt sein

würden, würden letztere, die äußersten Consequenzen der mindestens höchst zweifelhaften Berechtigung des Zolls ihnen gegenüber ürgierend, die Beseitigung ohne jede Entschädigung fordern dürfen. Die Folgen der Geltendmachung so divergirender Standpunkte sind unschwer abzusehen, — Hannover würde alles aufbieten, von der Trennung der Gegner des stader Zolls für die Aufrechterhaltung dieses Nutzen zu ziehen und wenn schwerlich auch als endlicher Sieger hervorgehen, so doch immerhin eine Verschleppung und Verzögerung der Unterhandlungen erreichen, welche durch die mit ihr verknüpfte Ungewißheit doppelt lähmend wirken müßte. Es sind daher vielmehr die Erwägungen politischer Billigkeit, in welcher die Theiligten den Boden für ihr Zusammenwirken zu suchen haben. Diese Erwägungen werden die Vollgiltigkeit der hannoverschen Rechtstitel nach der einen und das Precäre derselben nach der andern Seite gegeneinander rechnend zusammenfassen und darnach einen Anspruch Hannovers auf eine mäßige Entschädigung für den Wegfall seiner bisherigen Zollerhebung anzuerkennen nicht umhin können. Andererseits wird aber auch Hannover nicht verkennen können, daß es bei einer derartigen Entschädigung sich besser steht, als bei dem Versuch, ein Recht bis zum Aeußersten zu behaupten, dessen Achillesferse offen vor aller Welt Augen liegt und welches dem ernstlichen Andringen der außerdeutschen Staaten in keiner Weise Stand halten kann.

Die chinesische Frage und die Parlamentsauflösung.

Aus London.

Deh oder Palmerston — das ist die Frage, Ihr müßt Euch entscheiden für den einen oder den andern — so rief Mr. Walter, in dessen Familie die Times erblich ist, seinen Wählern in Nottingham zu. Und die ehrsamten Leute warfen ihre Mützen in die Höhe, gaben drei Hurrahs für Lord Palmerston und erklärten, Deh solle nie Premierminister von England werden. Daran hatte Mr. Walter auch gewiß nie gedacht, aber er lobte seine Wähler natürlich wegen solch patriotischer Auffassung, wofür ihn diese wieder zum M. P. machten. Naiv, wie diese Episode von der Wahlbühne klingt, ist sie doch nichts weniger als lächerlich. Ein Spitzenarbeiter in Nottingham kann unmöglich wie Mr. Gladstone für jedes Vorkommniß im Leben drei Gründe und ebenso viel Gegen Gründe in Bereitschaft haben. Er begnügt sich mit einem, und der lautete dies Mal folgendermaßen: Da die Gelehrten sich noch immer zanken, ob die Lorcha englisch war oder nicht, und da der Deh ganz zuverlässig meinen Landsleuten und Bettlern die Köpfe abschlagen wird, wenn wir ihm den seinigen nicht zurechtlegen, ergo