



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

C., v.: Die Geschichte der Rheinzölle.

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

ter eines berühmten Seehelden! Die sehr Ehrenwerthe war in ihn vernarrt und zeigte sich für unsre Armen ganz besonders gütig. Noch jetzt schickt sie ihm Geschenke und Geld, und er hütet sich wol sich ihre Glückwünsche zu seiner vor Jahr und Tag erfolgten Verheirathung auszubitten. Sie soll die besten Hoffnungen gehabt haben, ihn zur Taufe zu geleiten!" —

Wir blieben lange genug in Nablus, um den Laertiaden seines Volks zurückkehren zu sehn und seine persönliche Bekanntschaft zu machen. Er ist jetzt ein angehender Dreißiger von imposantem Wuchse und regelmäßigen, doch an einem abstoßenden Ausdruck leidenden Gesichtszügen, welche in einem unter Orientalen seltenen Maße von Gemeinheit und Geistlosigkeit zeugen. Da er uns eine Menge Fegen von samaritanischen Manuscripten — immer mit der flehenlichen Bitte, dem Cabin nichts davon zu sagen — zum Kauf anzubieten hatte, so sahen wir ihn öfter als wir wollten, und hatten reichliche Gelegenheit die Bemerkung zu machen, daß, wenn ihm auch die Lüge völlig zur Gewohnheit geworden, seine widerwärtige Physiognomie die unbedingteste Wahrheit rede. Um so mehr bedauerten wir die arme Kalypso, die Tochter des Seehelden, wenn ihr wirklich die Abreise dieses Unwürdigen von ihrer glücklichen Insel nahe gegangen sein sollte. —

Die Geschichte der Rheinzölle.

Der Zweck des nachstehenden Aufsatzes ist, den Lesern das nothwendigste Material zur Beurtheilung einer Frage zu liefern, welche binnen Kurzem Gegenstand der Verhandlung in den preussischen Kammern werden soll.

Die Entstehung der Rheinzölle datirt aus der zweiten Hälfte des sechszehnten Jahrhunderts. Noch zu der Zeit, wo die holländischen Provinzen Spanien angehörten, wurden an ihren Küsten keine Zölle erhoben. Der Kampf für ihre Unabhängigkeit veranlaßte indeß einzelne Gebiete und Städte, die sich vom spanischen Joche losgerissen hatten, zur Erhöhung ihres Einkommens. Man wählte unter anderm hierzu die falsche Maßregel: den Verkehr auf dem Rhein mit Abgaben zu belegen. Es wurden zunächst die sogenannten Lizenzgebühren eingeführt; nur gegen Entrichtung derselben durften die fremden Schiffe in die feindlichen Häfen der spanischen Niederlande einfahren. Schon im Jahr 1566 klagten die Städte Cöln und Straßburg auf dem Städtetag zu Augsberg über diese willkürliche Steuerung. Mehrere andere freie Reichs-

städte, sowie Franken, Baiern und Schwaben schlossen sich auf dem Reichstage zu Speyer im Jahr 1570 den Beschwerden über diese Belastungen an. Als der Oberstatthalter von Regensburg im Juni 1575 die drei Bolder an den Mündungen des Rheines in Besitz nehmen und Verschanzungen aufwerfen ließ, um die fremde Schifffahrt abzuwehren, erfolgten neue Klagen von Seiten der deutschen Städte. Sie ertheilten auf der Versammlung zu Ulm der Stadt Regensburg den Auftrag, dem Kaiser und den Kurfürsten vorzustellen, daß durch die von den Holländern ausgeübten Gewaltstreiche aller Handel nach den Niederlanden unterbrochen und der Weg zu den Hansestädten und von diesen auf den Rheinstrom gänzlich gesperrt werde. Der Kaiser versprach sich zu Gunsten der Unterdrückten zu verwenden, doch die bekannte Ohnmacht des deutschen Reiches vereitelte seine Bemühungen.

Die Leichtigkeit, mit welcher durch diese Zwangsmaßregeln die holländischen Einkünfte sich vermehrten, reizte im Jahr 1580 die zu Antwerpen versammelten Generalstaaten, die Willkür einzelner Provinzen und Städte auf das ganze Land in Anwendung zu bringen; sie verordneten, daß keine Waaren weder zur See noch zu Lande in den vereinigten Provinzen aus- und eingeführt werden sollten, wofür nicht das Recht dazu vorher bezahlt worden sei.

Die rheinischen Städte beschwerten sich aufs Neue beim deutschen Reichstage und selbst die Stadt Lübeck überreichte im Jahr 1582 dem Kaiser eine besondere Denkschrift, worin sie um schleunige Hilfe bat; indeß führten diese Klagen bei der Schwäche des Reiches zu nichts, und ebenso wenig brachte der westphälische Friedenscongrès, bei dem sie sich wiederholten, Abhilfe des Uebelstandes.

Holland gewann zwar durch die Fortsetzung des Unrechts einen Theil des rheinischen Handels, allein es förderte dadurch zugleich den Waarentransport über Hamburg und Bremen; auch machte man verschiedene andere Versuche, dem Handel neue unabhängige Wege zu eröffnen; so z. B. wollte im Jahr 1626 die Erzherzogin Clara Eugenia die Maas und den Rhein verbinden, und nur mit Mühe konnten die Holländer die Ausführung dieses Planes abwenden.

Die nautisch mercantilische Politik der Holländer wurde im Laufe der Zeit nachgeahmt: die erste Folge der holländischen Sperre war das Verbot der Handelschifffahrt auf dem größten Theile des deutschen Rheins für die holländischen Schiffer. Bald folgten andere lästige Bedrückungen für den Schifffahrtsverkehr überhaupt: der gezwungene Umschlag zu Cöln und Mainz oder das Zwangsrecht des Stapels; das Lastgeld, das Hafens- und Diepgeld, das Tonnengeld, der Rig- und Ruderlohn, der Ufer- und Wasserzoll, die Transitrechte, die Rheinzölle, die Brückendurchlaßgebühren, die Octrois, und die Recognitionengebühren, und dazu kamen endlich die massenhast aufeinander ge-

drängten Rheinzollämter, die Verschiedenartigkeit der Zollerhebungen und die Willkür der Beamten.

Mit solchen Belastungen kämpfte unser schönster Strom fast zwei Jahrhunderte hindurch; die natürliche Folge dieses unglücklichen Zustandes war die Abnahme der Schifffahrt und des Handels, so daß der Gesamtwert der Waaren, die am Schlusse des vorigen Jahrhunderts auf dem Strome versandt wurden, jährlich kaum drei Millionen Thaler betrug. Die öffentliche Stimme verlangte laut nach Erleichterung und fand zunächst auf dem rastadter Congreß im Jahr 1797 einiges Gehör in dem Vorschlag: den Rhein bis in die See frei zu geben und alle Zölle auf demselben aufzuheben; doch der Vorschlag zerfiel mit dem Congresse selbst.

Zu Anfang des neunzehnten Jahrhunderts trat Napoleon der Erste für die Ermäßigung der Schifffahrtsabgaben, wie für die Ordnung und Sicherheit auf dem Rheinstrom in die Schranken. Der auf dem rastadter Congreß angeregte Vorschlag ward wieder aufgenommen und am 15. Aug. 1804 zwischen Deutschland und Frankreich die erste Rheinschifffahrtsconvention abgeschlossen.

In 132 Artikeln bestimmte der Vertrag: 1) Es soll der Rhein von Straßburg bis zur holländischen Grenze als ein zwischen den Uferstaaten gemeinschaftlicher Strom betrachtet, und die Schifffahrt auf demselben unter eine gemeinsame Centralgewalt gestellt werden.

2) Für die bezeichnete ganze Rheinstrecke findet eine gleichförmige gesetzliche Gebührenerhebung statt.

3) Das strenge Stapelrecht der Städte Mainz und Cöln wird aufgehoben, dagegen der gezwungene Umschlag in beiden Plätzen, als Stationshäfen beibehalten.

Die neue Abgabe bestand aus einem Detroi und einer Recognitionsgelühr; genaue Tarife bestimmten die zu entrichtenden Summen und sowohl zu Paris wie zu Regensburg ging man bei deren Entwerfung vorsichtig zu Werke. Man ermittelte, daß nach den alten Zollsätzen der Centner von der Grenze Hollands bis nach Straßburg mit 2 Fr. 18 Cts. bezahlt wurde und setzte den neuen Tarif auf 2 Fr. für die Bergfahrt und 1 Fr. 33 Cts. für die Thalfahrt per Centner fest. Am 6. Nov. 1805 wurden sodann alle 32 Zollämter auf dem Rheine abgeschafft, und es traten zur Erhebung der neuen Schifffahrtsgebühren 12 Erhebungsämter an deren Stelle.

Die Convention von 1804 fand auf den holländischen Rhein keine Anwendung, dort währte der alte Zollwarr auf allen Zweigen des Rheins fort. Der Grund lag nicht allein in finanziellen Rücksichten; die Aufgabe war auch deshalb eine schwierige, weil mehrere Zölle für Rechnung einzelner Provinzen, ja sogar einzelner Städte erhoben wurden. Der arg verschlungene Knoten wurde erst mit der Einverleibung Hollands in das französische Reich

aufgelöst; denn bald nachher erschien das kaiserliche Decret vom 21. Oct. 1811.

Nach demselben mußten alle Abgaben, Zölle und Gebühren vom 1. Jan. 1812 an, auf dem Niederrheine, der Waal, dem Leck und der Issel aufhören. An ihre Stelle traten ebenfalls Recognitions- und Detroigebühren, die an bestimmten 12 Zollämtern, gleich der Detroi auf dem deutschen Rheine erhoben wurden und Jedem, der sich eine Ueberschreitung erlauben würde, ward die Strafe angedroht, welche auf Erpressungen verhängt war.

Die Restauration, welche den Freiheitskriegen folgte, restaurirte auch die Fesseln und Lasten der Rheinschiffahrt. Hollands Regierung stellte im December 1813 ungefähr den Zustand von 1725 wieder her.

Indeß schienen diese Lasten nur auf kurze Zeit noch getragen werden zu sollen. Die vier alliirten Mächte, nachdem sie Holland von dem Verbande mit dem französischen Reiche befreit hatten, verkündeten im pariser Friedensvertrag die Freiheit der Rheinschiffahrt. Der Art. 5 des Vertrags vom 30. März 1814 sagt wörtlich: „Die Schiffahrt auf dem Rheine, von dem Punkte an, wo er schiffbar wird, bis in die See und umgekehrt soll frei sein, in dem Maße, daß sie Niemandem untersagt werden kann, und man wird sich bei dem künftigen Congresse mit den Grundsätzen beschäftigen, nach welchen die von den Uferstaaten zu erhebenden Gefälle auf die gleichmäßigste und dem Handel aller Nationen am meisten günstige Weise regulirt werden können.“

Dem wiener Congresse blieb nun die Entwicklung des in Paris ausgesprochenen Grundsatzes gänzlich überlassen; sechs Wochen nach der Eröffnung des Congresses ernannten die acht Mächte eine Commission zur Ausführung des Art. 5 des pariser Friedens und die Gesandten sämmtlicher Rheinuferstaaten wurden zur Theilnahme an diesen Conferenzen eingeladen. Mit Zustimmung des holländischen Gesandten wurde schon in der zweiten Sitzung der erste Artikel des von dem französischen Gesandten vorgelegten Entwurfs zu einem Schiffahrtsreglement für alle großen Flüsse angenommen, nach welchem der Rhein von da an, wo er schiffbar wird, bis in das Meer, sowol auf als abwärts in Hinsicht auf den Handel vollkommen frei sein sollte. Dem Gesandten Englands schienen diese Bestimmungen noch zu beschränkt, er forderte, daß nach dem Geiste des pariser Friedens nicht allein der Handel, sondern auch die Schiffahrt für alle Nationen frei erklärt werden sollte und die übrigen Bevollmächtigten stimmten dieser Forderung nur deshalb nicht bei, weil für die Unterthanen anderer Länder nicht dieselbe Schiffahrtsfreiheit auch auf den Strömen fremder Staaten eintreten könnte.

In Hinsicht der Gebühren war vor dem Jahr 1814 nach der Detroiconvention von 1804 die Erhebung zwischen Frankreich und dem Kurzerzkanzler gemeinschaftlich; jeder bezog die Hälfte der Gesamteinnahmen. Nach dem

Vordringen der verbündeten Mächte gebührte diesen der Frankreich abgenommene Ertrag bis zur holländischen Grenze; sie machten indeß keinen Anspruch darauf und die Commission auf dem wiener Congreß beschloß, daß künftig die Rheinuferstaaten die Gebühren für eigene Rechnung erheben sollten.

Gegen die von Holland in Bezug auf den Handel zugestandene Schifffahrtsfreiheit auf seinem Rheinantheil bis in das Meer, mit Aufhebung des an der Rheinmündung bestehenden Stapels übernahmen die Rheinuferstaaten die Verbindlichkeit, auch alle bis dahin bestandenen Rechte des gezwungenen Umschlages zu Gunsten der Niederlande aufzuheben.

Die Bildung einer aus Bevollmächtigten sämmtlicher Uferstaaten bestehenden Centralcommission für die Rheinschifffahrt wurde im Art. 11 beschlossen. Diese Centralcommission sollte bis zur Verkündung des definitiven Reglements die vorgefundene Centraladministration da ersetzen, wo es nöthig sein würde, und zu dem Ende im Namen aller Uferstaaten zunächst eine interimistische Instruction erlassen. Ueber die künftige Norm der Berechtigungen bestimmt die Schlußacte des wiener Congresses vom 9. Juni 1815, diese Grundlage des neuen deutschen Staatenverbandes, in Anerkennung der Gerechtigkeit und Nothwendigkeit freier Bewegung auf den gemeinsamen deutschen Strömen folgendes:

„Art. 108. Die Mächte, deren Staaten durch denselben schiffbaren Strom getrennt oder durchschnitten sind, verpflichten sich, durch gemeinsame Uebereinkunft Alles zu regeln, was auf die Schifffahrt des Flusses Bezug hat. Dieselben werden zu diesem Zwecke Commissare ernennen, welche sich spätestens 6 Monate nach dem Ende des Congresses versammeln und zur Grundlage ihrer Arbeiten die Principien nehmen werden, die in den nachfolgenden Paragraphen festgestellt sind.“

„Art. 109. Die Schifffahrt wird auf dem ganzen Laufe der vorbezeichneten Flüsse vom Punkte ihrer Schiffbarkeit bis zum Ausflusse vollständig frei sein und kann mit Bezug auf den Handel Niemand untersagt werden; selbstverständlich hat man sich dabei aber nach denjenigen Bestimmungen der Schifffahrtspolizei zu richten, welche gleichmäßig für Alle und dem Handel aller Nationen möglichst günstig aufgestellt werden sollen.“

„Art. 110 bestimmt, daß das System der Zollerhebung und der Polizei auf dem ganzen Strome ein gleiches sein soll.“

„Art. 111. Die Schifffahrtsabgaben werden auf gleiche unveränderliche Weise und so unabhängig von der verschiedenen Beschaffenheit der Waaren festgesetzt, daß eine genaue Prüfung der Ladung nur wegen Betrug oder Unterschlagung nöthig werden kann. Die Höhe der Zölle, die keinesfalls die jetzt bestehenden übersteigen soll, wird sich nach den örtlichen Verhältnissen, welche es nicht erlauben, in dieser Beziehung eine allgemeine Regel

aufzustellen, richten. Man wird aber bei Anfertigung des Tarifs von dem Gesichtspunkt ausgehen, den Handel zu beleben, indem man die Schifffahrt erleichtert und der für den Rhein geltende Octroi wird als annähernde Form dabei dienen können. Nachdem der Tarif einmal geregelt sein wird, kann er ohne gemeinsame Uebereinkunft der Uferstaaten nicht erhöht und eine Belastung mit irgend andern Zöllen, als den im Reglement bestimmten nicht eingeführt werden.“

„Art. 113. Jeder Uferstaat wird innerhalb seiner Grenzen die Unterhaltung der Leinpfade und die Arbeiten übernehmen, welche im Flußbette nöthig sind, um die Schifffahrt an keinerlei Hindernissen leiden zu lassen.“

Außerdem sagt der Art. 4 derjenigen Commission, welche den von dem Minister v. Humboldt vorgelegten Entwurf der die Rheinschifffahrt betreffenden Artikel berieth, wörtlich:

„Der so festgestellte Tarif kann nur in gemeinsamer Uebereinstimmung erhöht werden, und die Regierungen der Uferstaaten des Rheines, indem sie von dem Grundsatz ausgehen, daß ihr wahres Interesse darin besteht, die Schifffahrt zu erleichtern und dadurch den Handel in ihren Staaten zu beleben, und daß die auf die Schifffahrt gelegten Zölle vorzugsweise bestimmt sind, die Kosten ihrer Unterhaltung zu decken, verpflichten sich auf das bestimmteste zu solcher Erhöhung nur aus den gerechtesten und dringendsten Gründen zu schreiten.“

Es wird Niemand in Abrede stellen, daß die Fassung dieser Artikel zeigt, wie sehr die Contrahenten von der Nothwendigkeit durchdrungen waren, den Verkehr auf den betreffenden Flüssen zu beleben, und daß die derzeitige Absicht, die Zölle der Hauptsache nach nur zur Deckung der Kosten zu erheben, ohne sich gerade bis auf das genaueste daran zu binden, klar aus diesen Ausführungen hervorgeht.

Bekannt ist, daß diese Absichten in der Hauptsache fromme Wünsche blieben. Die Niederlande wollten die Freiheit der Rheinschifffahrt nur bis an das Meer und nicht bis in die See. Nachdem diese Sprachverwirrung in den Sitzungen der Mainzer Centralcommission zehn Jahre gedauert und sieben Entwürfe zu einer interimistischen Instruction vergebens waren vorgelegt worden, gelangte die Auslegung des fünften Artikels des pariser Friedens in Betreff der Rheinschifffahrt wieder vor das Forum der vier Großmächte.

England hatte schon beim Congresse in Verona eine Note eingegeben und die Ausführung des pariser Friedens dringend gefordert; es erklärte jetzt, daß die Forderung einer Transitabgabe bei einer ehrlichen Auslegung des Vertrages, welcher die Mündungen der Flüsse für frei erklärt habe, mit dem schlichten Menschenverstande schlechterdings nicht vereinbar sei. Oestreich sagte in seiner Note vom 14. Febr. 1826: „Die Freiheit der Rheinschifffahrt bis

in das Meer ist eine ausdrückliche Bedingung des Daseins des Königreiches der Niederlande. Das europäische Völkerrecht will, daß Sr. Majestät der König der Niederlande seine Souveränität den Bedingungen unterordne, die in den Tractaten festgestellt sind.“

Rußland erklärte, daß die Ehre in Gefahr stehe, wenn die Erfüllung der Tractate länger in der bisherigen Weise verzögert werde, und sprach sich mit Nachdruck für die österreichische Ansicht aus.

Nach solchem Schiedsgericht wurde endlich in der 514. Sitzung der Centralcommission am 31. März 1831 in Mainz eine neue Rheinschiffahrts-Convention angenommen, welche die freie Schiffahrt auf dem Rhein bis in die See, die Aufhebung des gezwungenen Umschlagrechtes in Cöln und Mainz und die gleichmäßige Vertheilung des Rheinzolls durch einen gemeinschaftlichen Tarif bestimmte. Fünfzehn Jahre lang hatten in solcher Weise die deutschen Rheinuferstaaten die vertragsmäßigen Vortheile der freien Schiffahrt auf Neue entbehrt und den Niederlanden während dieses Zeitraums circa 25 Millionen Gulden an unrechtmäßigen Transitgebühren entrichtet.

Die von den Uferstaaten des Rheines auf dem Grund der wiener Congressacte abgeschlossene Convention vom 31. März 1831 ordnet auch jetzt noch die Schiffahrtsverhältnisse des Stromes. Der wichtige Abschluß des Zollvereins im Jahr 1824 hat an dieser Convention nichts verändert.

Die Convention von 1831 bestimmt unter dem Titel von Schiffahrtsabgaben 1) eine Schiffsgebühr (Recognition) für jedes Schiff, dessen Ladungsfähigkeit auf fünfzig Zentner und höher steigt und 2) einen Zoll von der Ladung nach ihrem Zentnergewichte. Zur Erhebung der Schiffsgebühr und des Zolles wurden für die Fahrt abwärts 16 Zollstellen, so wie für die Fahrt aufwärts 18 Zollstellen bestimmt. An jeder dieser Zollstellen, an welcher ein Schiff vorbeizieht, oder von welcher es abfährt, ist die bestimmte Schiffsgebühr und der festgesetzte Zoll, nach den Entfernungen berechnet, besonders zu entrichten. Die Schiffsgebühr wird auf Grund eines Aichungs-Manifestes erhoben, welches der Schiffer bei sich haben muß und der Zoll in Folge einer stattgefundenen Vermessung des Stromes in seiner ganzen Länge nach dem Verhältniß der Entfernung der Zollstellen. Außerdem wurde der Transport mit verschiedenen Zahlungen von Brücken- und Schleusengeldern, Krahn- und Waagegebühren belastet. Nach der Uebereinkunft vom Jahr 1804 hatte die derzeitige Generaldirection das Recht, dem Handel und der Schiffahrt die Frachten für den Gütertransport auf dem Rheine vorzuschreiben, wogegen durch die Convention von 1831 die Bestimmung der Frachtpreise dem Handels- und Schifferstande allein überlassen wurde.

Vor der Convention von 1831 betrug die Schiffsabgaben vom Meere bis Straßburg doppelt so viel, wie die Fracht von Hamburg nach den

Bereinigten Staaten und auf der Weser zwischen Minden und Bremen, einer Entfernung von 24 Meilen, waren nicht weniger als 23 Zollstellen. Der provisorische Tarif von 1831 setzte den Zoll von der badisch-französischen Grenze bis in die See auf 1 Fr. 98 Cts. bei der Thalfahrt und auf 2 Fr. 96 Cts. bei der Bergfahrt, mithin zusammen auf 4 Fr. 94 Cts. für den Zentner fest. Außerdem wurden die Recognitionengebühren, welche von den Schiffen nach Verhältniß ihrer Ladungsfähigkeit an jeder Zollstelle zu erlegen sind, auf 10 Cts. für 50 Zentner bis 15 Fr. für 5000 Zentner bestimmt. Schon in den Jahren 1834 und 1837 erlitten fernerhin die Rheinzölle mehrere Veränderungen, und durch den Tarif von 1857 wurde die Ermäßigung derselben bis auf die Hälfte beschlossen, ja sogar von Holland und Frankreich alle Rheinzölle aufgehoben. Inzwischen wurde Fultons folgenreiche Erfindung bekannter. 1816 erschien auf dem Rheinstrom das erste Dampfschiff. Sechs Jahre später bildeten sich die regelmäßigen Fahrten von Rotterdam nach Cöln und von Cöln nach Mainz. Sie vermehrten sich in kaum glaublicher Weise, und gegenwärtig jagen die Dampfwagen der rheinischen Bahnen mit einer Flotte von fünfzig Dampfschiffen um die Wette.

Seit dem Jahre 1856 ist nun der Rhein wieder ein Gegenstand diplomatischer Verhandlungen geworden, welche an die deutschen Reichstage erinnern und an den wiener Congreß, wo die Commissare am grünen Tische eine Klage nach der andern zu den Acten nahmen. Damals waren jene Beschwerden gegen Holland gerichtet; jetzt trifft die Klage die deutschen Uferstaaten. Selbst der frühere Verklagte ist Kläger geworden. Holland betrat schon im Jahre 1837, bei Abschluß des Schiffahrtsvertrages mit Preußen, den Weg, welchen es seitdem mit Consequenz fortgesetzt hat. Durch das Gesetz vom 8. August 1850 wurden alle Transit- und Rheinoctroiölle sammt den Recognitionengebühren in Holland aufgehoben. Durch die Revision des Tarifs vom Jahr 1852 wurden große Ermäßigungen bei der Einfuhr gewährt und eine Menge von Formalitäten beseitigt, welche geeignet waren, den Transit auf dem Rheine zu erschweren. Seit dieser Zeit zeigte sich der niederländische Vertreter bei der Rheinschiffahrtscommission in Mainz immerdar als der beredteste Verteidiger der freien Rheinschiffahrt. Schon 1856 sagte er: „Jede finanzielle Betrachtung muß bei dieser für alle so wichtigen Lebensfrage nur als eine untergeordnete angesehen werden.“ — 1857 rief er unter anderm aus: „Ist es gerecht, daß neben der Eisenbahn, welche den Vorzug großen Capitalbesizes, die Leichtigkeit der Wahl des Bodens, die Abkürzung der Weglinien, den Sporn beschleunigter Bewegung, Abgabensfreiheit und andere von der Gunst der Regierungen gewährte Freiheiten für sich hat, die Rheinschiffahrt mit drückenden Abgaben belastet bleibt, welche aus einer Zeit stammen, in der keine Concurrrenz bestand; Abgaben, welche den Handel físcalischen

Formalitäten aussetzen, die immer schwer zu erfüllen und mit dem Verlust kostbarer Zeit verbunden sind . . . Dem Rheine auch noch den Waarentransit zu rauben, nachdem der Transport von Reisenden, von Werth- und Gilgütern der Eisenbahn schon zur Beute geworden, heißt der großen Schifffahrt den Todesstoß versetzen, einen der Hauptströme Europas zu einem Kanal von der Bedeutung eines Feldweges erniedrigen . . . Es ist bei einem tiefern Eingehen auf die Frage nicht zweifelhaft, daß nichts anderes übrig bleiben wird: als zwischen dem völligen Untergang des Hauptzweiges der Rheinschifffahrt und einer allgemeinen, genügenden Ermäßigung der auf dieser Erwerbsquelle für eine zahlreiche Bevölkerung längs der Rheinufer lastenden Abgaben zu wählen.“

Dieser Entfesselung des Rheinverkehrs von Seiten Hollands folgte bis jetzt indeß nur Frankreich, welches ebenfalls auf seiner Strecke alle Rheinzölle und Abgaben aufgehoben hat, und dessen Vertreter auf der Rheinschifffahrtscommission wiederholt erklärte: „er sei bevollmächtigt, derjenigen Lösung beizutreten, auf welche die übrigen Rheinuferstaaten sich vereinigten.“ Frei ist mithin der Rhein von Straßburg bis zur Lauter und von Emmerich abwärts bis in die See. Nur auf dem deutschen Rhein ist die Belastung verblieben!

Baden hat sich seit Jahren schon in der Rheinschifffahrtscommission für die Beseitigung der Belastungen ausgesprochen. „Wenn die Note des großherzoglich hessischen Bevollmächtigten vom 12. October 1857 — sagte der badische Gesandte — die Bemerkung enthält, daß der Concurrenz der französischen Bahnen ein so erheblicher Einfluß auf den Rheinverkehr nicht beizumessen sei, so dürfte dies vielleicht insofern richtig sein, als es in der That nicht die französischen Verkehrswege sind, welche dem Rheinverkehr jene Nachteile zufügen. Die Nachteile entspringen vielmehr nur aus dem Widerstand, welchen die alten Zollrechte von 1804 den richtigeren Principien einer erleuchteten Handelspolitik entgegenstellen. Wäre der Rhein von Zöllen und anderen Belastungen ebenso frei, wie es die französischen Verkehrswege sind, so würde derselbe die Concurrenz bestehen können; ja er wäre aller Wahrscheinlichkeit nach im vollen Besiß des Verkehrs geblieben. Von Seiten des Handels- und Schifferstandes ist nichts versäumt worden, um sich im Besiß des Verkehrs zu erhalten. Die reine Wasserfracht von Rotterdam bis Mannheim, welche im Jahre 1818 noch 2 Gulden 25 $\frac{1}{2}$ Kreuzer für den Zollcentner betrug und bis 1855 auf 35 Kreuzer herabgesunken war, beträgt im Jahre 1858: Fracht und Schlepplohn zusammen — nur noch 23 $\frac{1}{10}$ Kreuzer. Vergleicht man hiermit den Rheinzoll, selbst nur nach den ermäßigten Sätzen von 1851 mit 22 Kreuzer für den Zollcentner, und erwägt man, daß die weiteren 1 $\frac{1}{10}$ Kreuzer durch die Recognitiongebühr reichlich ausgeglichen werden, so besteht die der Schifffahrt auferlegte

Last selbst jetzt noch in vollen Hundert Procent der reinen Wasserfracht! Wie läßt sich eine so enorme Belastung vor dem Richterstuhl einer gesunden Handelspolitik rechtfertigen, und welcher ungeheure Druck wird nicht hierdurch auf die industrielle und commercielle Entwicklung des ganzen Rheingebietes ausgeübt.“

Dieser Druck hat sich seit dem 14. December 1859 verdoppelt. An jenem Tage wurde die Eisenbahn von Coblenz nach Bingen, das letzte Glied der Schienenstraße von der Nordsee zu den Alpen eröffnet. Nicht allein westlich in Frankreich und östlich in Deutschland, sondern von seinen Quellen an, von Chur aus braust in ungehemmtem Lauf neben dem Rheinstrom die Locomotive bis zur Nordsee!

Diese fortschreitende Entwicklung der Eisenbahnen hat wieder neue Verhältnisse geschaffen. Durch den Vertrag, den der Zollverein mit Holland am 31. December 1857 abgeschlossen, ist der Transitzoll für die per Eisenbahn aus Holland nach einem preußischen Hafen oberhalb Coblenz eingehenden Waaren auf sechs Pfennige herabgesetzt worden, so daß, während der Rheinzoll für 100 Last Güter in dieser Strecke auf der gewöhnlichen Wasserstraße des Rheines 1720 Fr. 40 Cts. kostet, dieser Transitzoll zu Lande für denselben Transport nur 250 Fr. beträgt — also 1470 Fr. 40 Cts. weniger zu Lande wie zu Wasser!

Wirft man ferner gegenwärtig einen Blick 1) auf den Tarif der rheinischen Eisenbahn für den innern Güterverkehr, welcher aber nur bis Bingen geht und zu welchem daher die verhältnismäßigen Sätze von weiteren 4 Meilen von Bingen bis Mainz und von weiteren 9 Meilen von Mainz bis Ludwigshafen hinzutreten; 2) auf die Tagsfahrten für die Rangfahrten des Schiffahrtsvereins zu Cöln pro 1859; 3) auf den Frachttarif der cölnischen und düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaft; und 4) auf den Rheinzolltarif: so stellen sich die Frachten, wenn man die Classe II. B. des Eisenbahntarif, welches die Hauptclasse ist, zu Grunde legt, wie folgt: a) für die Eisenbahn: Fracht von Cöln bis Coblenz $3\frac{1}{2}$ Sgr.; für 8 Meilen von Coblenz bis Bingen 2 Sgr.; für weitere 4 Meilen bis Mainz 1 Sgr.; für weitere 9 Meilen bis Ludwigshafen $2\frac{1}{4}$ Sgr.; — also von Cöln bis Mainz $6\frac{1}{2}$ Sgr.; und von Cöln bis Ludwigshafen $8\frac{3}{4}$ Sgr. für den Zollcentner; b) für den Schiffahrtsverein: von Cöln bis Mainz 14 Kreuzer oder 4 Sgr.; dazu Rheinzölle von ausländischen Waaren 61 Cts. oder $4\frac{1}{2}$ Sgr.; oder für inländische Waaren 19 Cent. oder $1\frac{1}{2}$ Sgr.; — also $8\frac{1}{2}$ respective $5\frac{1}{2}$ Sgr.; — sodann von Cöln bis Mannheim 15 Kreuzer oder $4\frac{7}{24}$ Sgr.; Rheinzoll für ausländische Waaren 79 Cent. oder $3\frac{1}{3}$ Sgr.; Rheinzoll für inländische Waaren 19 Cent. oder $1\frac{1}{2}$ Sgr.; — also $10\frac{10}{24}$ respective $5\frac{19}{24}$ Sgr.; c) für die Dampfschiffahrtsgesellschaften: von Cöln bis Mainz Fracht 60 Cent.

oder $4\frac{1}{2}\%$ Sgr.; Rheinzoll für ausländische Waaren 61 Cent. oder $4\frac{1}{2}\%$ Sgr.; Rheinzoll für inländische Waaren 19 Cent. oder $1\frac{1}{2}\%$ Sgr.; — also $9\frac{2}{3}\%$ resp. $6\frac{1}{3}\%$ Sgr.; — ferner von Cöln bis Mannheim Fracht 80 Cent. oder $6\frac{1}{12}\%$ Sgr.; Rheinzoll für ausländische Waaren 79 Cent. oder $6\frac{1}{12}\%$ Sgr.; Rheinzoll für inländische Waaren 19 Cent. oder $1\frac{1}{2}\%$ Sgr. — also $12\frac{1}{12}\%$ resp. $7\frac{11}{12}\%$ Sgr.

Wenn man erwägt, daß bei diesen Schiffsfrachten die Recognitionengebühren, die Weitläufigkeiten und Kosten der Manifeste, die Brückendurchlaßgebühren, der Lootsenzwang, die städtischen Werftgebühren und die Affecuranzen nicht einmal berücksichtigt worden sind, so ist es ganz augenfällig, daß eine Concurrenz der Schifffahrt gegenüber der Eisenbahn rein unmöglich ist, — daß die Rheinschifffahrt mithin ihrer gänzlichen Vernichtung entgegen geht. Daß Vorschläge, wie sie Baden gethan, den Beschlüssen der einzelnen Regierungen unterliegen, ist selbstverständlich, aber daß diese sich nicht enthalten können, ihre Genehmigung dazu zu geben, soweit die Nothwendigkeit vorhanden ist, wenn anders sie die früher eingegangenen Verpflichtungen und Verträge nicht brechen wollen, unterliegt ebenso wenig irgend einem Zweifel; zumal sämtliche beteiligten Bundesglieder sich durch Beschluß der Bundesversammlung vom 31. August 1820 verbindlich gemacht haben: die Grundlagen der wiener Bundesacte zu befolgen. Diese Nothwendigkeit ergibt schon die Mindereinnahme, welche die Uferstaaten bei der Entvölkerung des Rheinstroms selbst erleiden. Der hessische Antheil an dem im ersten Semester 1858 von thalwärts gehenden Gütern erhobenen Rheinzoll betrug circa 40,000 Gulden, während derselbe Antheil früher sich auf 80,000 Gulden belief. Während also die Herabsetzung des Tarifs im Jahr 1851 kaum 8% erreicht; ist der Ertrag um 50% zurückgegangen. Mit der Vernichtung der Rheinschifffahrt gehen also auch die Rheinzölle verloren, so wie der Ruin zahlreicher Staatsangehöriger zu beklagen ist, welche direct oder indirect ihre Existenz darauf begründen.

Fürwahr, es ist in der Finanzgeschichte noch nicht vorgekommen, daß man ein Gewerbe durch übermäßige Belastung gänzlich erdrückt, und so die Henne schlachtet, die uns goldne Eier legt. So lange aber solche Zustände auch nur dem Scheine nach bestehen, darf man sich nicht wundern, wenn die öffentliche Meinung in der Presse andere Motive für die Ablehnung jener renitenten Staaten unterstellt und sie in der Begünstigung derjenigen Eisenbahnen bezeichnet, welche jenen Staaten gehören, oder wobei sie theilhaftig sind.

Gegen die Leiden der Rheinschifffahrt petitioniren die Handelskammern und die Gemeinderäthe von Mannheim, Coblenz, Cöln, Elberfeld und Düsseldorf, petitioniren die bedrängten Dampfschiffahrtsgesellschaften und Schiffsvereine, petitioniren die holländischen Stände, gegen dieselben richten sich die einmüthigen Wünsche Deutschlands — und dennoch bleibt Alles beim Alten! Die Langmuth des deutschen Volkes hat auch in dieser Beziehung eine harte

Probe zu bestehen. Man wurde in neuerer Zeit auf die Conferenz vertröstet, welche in Nürnberg stattfinden sollte, und als sich dieses nicht bestätigte, sprach man von einer außerordentlichen Sitzung der Rheinschiffahrtscommission. Diese Extraſitzung hat nun wirklich stattgefunden; die Herren Rheinschiffahrtscommissare haben vier Tage conferirt, aber die brennende Frage der Rheinzölle mit den wahrhaft vegatorischen Einrichtungen für diese rechts- und naturwidrige Abgabe ließen die Hüter der Interessen der rheinischen Schiffahrt ungelöst, ja nur discursive soll man der Rheinzölle gedacht, der nassauische Bevollmächtigte dabei sich zu Concessionen geneigt gezeigt, der großherzoglich hessische Commissar jedoch die verlangte Ermäßigung entschieden abgelehnt haben. So gebührt jetzt also der hessischen Regierung das ausschließliche Verdienst, die rheinische Schiffahrt ihrem sichern Ruin entgegen zu führen, trotz dem, daß der Handel und Verkehr der hessischen Gebiete selbst hart dabei betroffen wird, und die Staatszolleinnahme, welche bei einer belangreichen Ermäßigung durch massenhafte Zunahme des Verkehrs in der Hauptsache ungeschmälert erhalten worden wäre, nach und nach gänzlich versiegen muß! Und warum ist bei diesem Anlaß, unter den bedrängten Verhältnissen nicht wenigstens von Seiten der Commissarien derjenigen Staaten, welche den Vater Rhein frei machen wollen, ein energisches Wort gesprochen worden? Soll wirklich der Rhein, der seit uralter Zeit der bedeutendste Völkerweg Deutschlands gewesen, thatsächlich veröden? Und soll diese Verödung fortschreiten, während das kaiserliche Programm vom 5. Januar dieses Jahres in Frankreich, dem französischen Volke die Herabsetzung der Kanalgebühren und eine allgemeine Verminderung der Transportkosten gewährt?

In der That, es thut noth, daß die Abgeordneten des deutschen Volkes in den Ständeversammlungen sich der Sache annehmen.

Bei der Budgetberathung in der Ständeversammlung zu Wiesbaden sprach der Abgeordnete Braun, indem er einen auf die Sache bezüglichen Antrag stellte, lebhaft gegen die Rheinzölle. Es sei endlich an der Zeit, — sagte er — etwas zu thun zur Abwendung der Gefahren, welche der Rheinschiffahrt durch das Fortbestehen der Flußzölle und durch die Concurrnz von Frankreich drohten. Während das Zollvereinsgebiet durch seine geographische Lage, seine Stromverbindungen und sein ausgebildetes Eisenbahnsystem, so sehr, wie irgend ein anderes europäisches Land befähigt sei, sich zu einem schwunghaften Transitthandel zu erheben und die reichlichsten Gewinne durch Expedition, Land- und Wassertransport, sowie Vermehrung der Hafen- und Eisenbahneinnahmen zu erzielen, werde dies durch die Transitzölle und durch die Passagezölle auf dem Rhein unmöglich gemacht. Gerecht seien nur diejenigen Abgaben, welche der Staat für Benutzung der von ihm schiffbar gemachten oder erhaltenen Flüsse, also als Aequivalent für die auf deren Verbesserung ver-

wandten Kosten, erhebe, nicht zu verantworten dagegen die Zölle, welche für das bloße Vorbeifahren bezahlt würden. Die Rheinzölle, welche den letztern Charakter trügen, seien gemeinschädlich. Freilich würde es einem kleinen Staat wie dem nassauischen schwer, darauf zu verzichten; und insofern als auf dessen Antheil an dem Rheinzoll durch den Reichsdeputationshauptbeschluss ihm bedeutende bleibende Lasten aufgeladen seien, könne ein solcher Verzicht rechtlich nicht verlangt werden. Eine billige Ablösung dagegen liege im allseitigen Interesse. Sollte aber dieselbe nicht möglich sein, dann müsse wenigstens eine bedeutende Herabsetzung des Tarifs durch Vereinbarung unter sämtlichen Rheinuferstaaten angestrebt werden. Dieselbe werde für den Schiffsverkehrs die heilsamsten Folgen haben und voraussichtlich mit keiner großen finanziellen Einbuße verbunden sein. Denn was an der Höhe des Tarifs abgehe, das werde durch die vermehrte Frequenz ersetzt werden. Dies habe sich bei der Postreform, bei Herabsetzung von Consumtionssteuern, Zollsägen u. a. stets bewährt. Wenn der Preis falle, steige der Absatz. Im Zollfache sei, wie ein englischer Finanzmann sage, zwei oft nicht die Hälfte, sondern das Doppelte von vier.

Auch auf dem jetzt tagenden Landtage zu Berlin hat der Abgeordnete von Diergardt einen Antrag eingebracht: „auf Abschaffung des Rheinzolls, der Recognitionsgebühren und des Vootsenzwanges“, der in den nächsten Tagen zur Verhandlung kommen wird; welchen Verhandlungen die große Zahl der bei dieser Frage theiligten deutschen Staatsbürger vertrauensvoll entgegen sieht. Oft schon war die Rheinschiffahrt bedroht. Zu verschiedenen Zeiten lag der Rheinstrom unter dem Einfluß, welchen politische Verwickelungen oder verhängnißvolle Gesetze ausübten. Doch immer wieder hob sich die Schiffahrt zu neuer Blüthe, sobald der auf ihr lastende Druck beseitigt war. Jede Zeit hat ihre Forderungen und macht sie geltend. Im neunzehnten Jahrhundert sind viele der Barrieren gefallen, welche deutsche Provinzen von einander trennten: das Stapelrecht zu Cöln und zu Mainz ward aufgehoben, wenn gleich ersteres seit 1259 und letzteres seit 1495 bestanden; die Absperren und Zolleinnahmen an den Thoren unserer deutschen Städte haben aufgehört; die Rheinfahrt ist frei geworden bis in das offene Meer, trotz allen Schwierigkeiten, die zu beseitigen waren; die mercantile Einheit Deutschlands hat die Hinwegräumung aller Hemmungen des innern Verkehrs errungen, die Zölle und Mauthen im Innern der deutschen Lande weggeschafft, was ohne Selbstverleugnung nie zu erreichen war; unsere Kunststraßen haben viele ihrer Schlagbäume, unsere Landbrücken manche ihrer Einnahmen verloren; ja die Rheinzölle und Recognitionsgebühren sind sammt allen Belastungen von dem holländischen und französischen Rheintheil freiwillig gewichen! Wie könnten sie auf dem deutschen Rheine verbleiben und dem herrlichen Strome das Leben nehmen? v. C.