



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Elbzölle.

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

Menschenlebens zu übersehen, steht er den Dingen zu nah, seine Perspektiven sind schief. Als Künstler gehört er zu denen, die weder Anfang, noch Mitte, noch Ende kennen; eine kleine Geschichte sädelt sich an die andere, eine Person tritt ab und wird durch eine andere abgelöst; in dieser Welt herrscht der Zufall mit absoluter Gewalt. Er entwickelt eine Reihe nicht uninteressanter Bilder, aber kein ganzes Gemälde. Man kann das Buch zumachen, wo man will, und in der That hat Thackeray jetzt die schlechte Manier adoptirt, seine alten Geschichten immer wieder fortzusetzen. Die Virginier sind eine Fortsetzung von Henry Esmond. Es finden beständige Beziehungen statt und namentlich Beatriz spielt wieder eine Hauptrolle, diesmal als siebenjährige Frau, die im Ganzen noch besser, klüger und angenehmer ist, als viele Andere. Trotz seiner sehr geschickten und feinen Zeichnung ist bei Thackeray die Grundstimmung eine lyrische, sentimentale: thut was ihr wollt, seid was ihr wollt, es kommt alles auf eins heraus. Die Welt ist ein großes Narrenhaus, der Philosoph, der Menschenkenner muß stets mit dem einen Auge weinen, mit dem andern lächeln; ehrenfeste und heroische Männer kommen unter den Pantoffel, liederliche Frauenzimmer haben auch ihre guten Seiten und im allgemeinen lebt man, wie man kann. Die große Popularität Thackerays, die sich nicht bloß auf seine meisterhafte Zeichnung, sondern grade auf seine Stimmung bezieht, ist sehr charakteristisch für unsere Zeit, welche die entschiedene Neigung hat, die Dinge von allen Seiten zu erwägen, die Thatfachen anzuerkennen, den Umständen Rechnung zu tragen und wie die Redensarten alle heißen.

J. S.

Die Elbzölle.

(Die Elbzölle. Aktenstücke und Nachweise 1814—59. Nebst einer Einleitung über die Flußschiffahrtsbestimmungen der Wiener Congreßakte und die Elbzollfrage. Leipzig, Brockhaus 1860.) — Das vorliegende Buch wird niemand erfreuen, aber den, der es liest, belehren. Es behandelt eines der traurigsten Capitel des deutschen Partikularismus, die Beeinträchtigung und Niederhaltung des deutschen Verkehrs durch fürstliche Sonderinteressen, die deutschen Flußzölle und Durchgangsabgaben ragen in die Gegenwart wie ein Nest der schlimmen Zeit, in der Unverstand und Willkür wetteiferten, unserm Vaterlande die Gottesgabe seiner herrlichen, schiffbaren Ströme künstlich zu verderben. Von 1669 bis 1858 finden wir dasselbe Schauspiel von Commissionen und Conferenzen, die monatelang tagen und protokolliren, die dringlichsten Klagen des Verkehrs ad acta nehmen und nichts oder wenig verbessern. Es kommt immer auf das Ergebnis heraus, welches das Theatrum Europæum von der Elbcommission des Jahres 1669 berichtet: „Darauf sie allerseits von einander gereiset, mit dem schließlichen Verlaß, daß derselben allerseits gnädigste Principales sich inner

gewisser Zeit wegen Einstellung der fast überhäuftten Zollmißbräuche und Gebrechen zu erklären und allsolchem bestmöglichst zu remediren nicht ermangeln würden.“ — Stapel- oder Umschlaggerechtfame vieler Städte, so wie Monopole und Privilegien der Schiffergilden unterbrochen und beschränkten überall den großen Flußverkehr. Außerdem bestand längs der Flüsse eine Anzahl von Passagezöllen mit den verschiedenartigsten und verworrensten Tarifen. Ein Theil dieser Zölle beruhte auf Verleihungen von Kaiser und Reich, bei andern berief man sich auf altes Herkommen und frühere Geleitzrechte, noch andere waren eigenmächtige Einrichtungen einzelner Reichsstände; bei fast allen Flußzöllen aber hatte man die ursprünglichen Zollsätze in völlig unberechtigter Weise allmählig erhöht.

Im westphälischen Frieden war festgestellt worden, daß die im Laufe des Krieges etwa neu eingeführten oder erhöhten Flußzölle aufgehoben oder auf dasjenige Maß zurückgeführt werden sollten, wie es vor dem Kriege langjähriges Herkommen gewesen; auch ward in den seitdem erfundenen kaiserlichen Wahlkapitulationen anerkannt, daß künftig keine neuen Passagezölle vom Kaiser, selbst unter Zustimmung der Kurfürsten, sollten verliehen werden dürfen, ohne zuvor die betheiligten Reichsstände über deren Zulässigkeit zu vernehmen. Allein dessenungeachtet ward es seit der Zeit des siebzehnten Jahrhunderts mit der Zollbelastung der deutschen Flüsse immer ärger.

Man muß sich in der That darüber wundern, wie unter solchen Mißbräuchen und Bedrückungen ein Flußverkehr, welcher noch die Zollerhebung lohnen konnte, überall fortzubestehen vermochte. Es läßt sich dies auch nur dadurch erklären, daß die Landstraßen damals von unbeschreiblich schlechter Beschaffenheit waren und ebenfalls manchen Transitbelastungen unterlagen, so wie ferner daraus, daß die Flußzolltarife vielfach nicht in der ganzen Strenge ihrer vermeintlichen Berechtigung zur Anwendung kamen. Eine nur oberflächliche Controle der Ladungen, eine häufige Verständigung der Schiffer mit den Erhebungsbeamten wegen Zollnachlasses, oder auch eine im Verwaltungswege angeordnete mildere Praxis mußten nothwendig aushelfen. Bei einer genauen Durchführung der in Anspruch genommenen Gerechtfame der verschiedenen Zollämter wäre der große Flußschiffahrtsverkehr sofort in völlige Stockung gerathen. Daß man nicht ganz so weit ging, hatte seinen Grund nur in der Rücksicht auf die Beibehaltung einer Zolleinnahme, nicht auf das Interesse der Schiffahrt.

Es war leider ein fremdes Machtgebot, daß zunächst für den Rheinstrom eine völlige Umgestaltung der Schiffahrtsabgaben mittelst vollständiger Aufhebung aller früheren Zollgerechtfame und Zollmißbräuche eintrat, welche heilsame und durchgreifende Maßregel dann als Norm für die übrigen Flüsse, die in ihrem schiffbaren Laufe verschiedene Staaten berühren, aufgestellt werden konnte.

Auf dem Raftadter Congreß stellten am 3. Mai 1798 die französischen Bevollmächtigten an die deutsche Reichsfriedensdeputation die kategorische Forderung, daß die Rheinschiffahrt für beide Nationen frei sein sollte und mit ihrer Einwilligung die übrigen Völker dann Theil nehmen könnten. Deutsche Reichstagsgesandte mußten sich von französischen Diplomaten darüber belehren lassen „daß die Befreiung der innern Flüsse Deutschlands ein Gegenstand ist, der die deutsche Nation ganz vorzüglich interessiert.“ Die Reichsdeputation suchte sich mit Incompetenzertklärungen zu retten, aber ihre Gegner waren nicht gesonnen, sich durch „unabsehbliche Discussionen“ hinhalten zu lassen, sie verlangten namentlich kategorisch die Aufhebung des Glasflether

Zolles „als eines für ihren Handel mit der Stadt Bremen äußerst schädlichen Hindernisses.“ Sie setzten ihre Forderungen durch und die Art. 8 und 27 des Reichsdeputationshauptschlusses vom 25. Februar erklärten diesen Zoll für immer aufgehoben. Kein Deutscher, dem die Ehre des gemeinsamen Vaterlandes theuer ist, wird ohne das tiefste Gefühl der Scham an die Rastadter Congressverhandlungen und die damalige Erniedrigung des deutschen Reichs zurückdenken. Allein deshalb bleiben die damaligen Vorgänge doch für uns unvergessliche und lehrreiche geschichtliche Thatfachen, und wie manche und gerechte Vorwürfe man auch gegen den Uebermuth Frankreichs in jener und der folgenden Zeit sonst erheben mag, als wahr muß es anerkannt werden, daß die deutschen Regierungen und Staatsmänner jener Periode nicht den geringsten Begriff von der volkswirthschaftlichen Bedeutung und der völkerrechtlichen Begründung einer freien Flußschiffahrt hatten, und daß Frankreich es war, von dem damals für das europäische Völkerrecht das wichtige Princip zur Geltung zu bringen versucht ward, die Erhebung von Passagezöllen auf gemeinschaftlichen Flüssen zu finanziellen und zu particularen Zwecken sei ein nachdrücklichst zu bekämpfender Mißbrauch. Der Lüneviller Friede ging weiter, er setzte für die künftige Regulirung der Rheinschiffahrt fest: „Alle, sowol auf dem rechten als dem linken Ufer erhobenen Rheinzölle sind abgeschafft, und sie dürfen unter keiner Benennung wieder hergestellt werden.“

Ein gemeinschaftliches Schiffahrtsoctroi ward hergestellt, dessen Ertrag vorzüglich zur Bestreitung der Erhebungs-, Verwaltungs- und Polizeikosten bestimmt wurde. Dieses Octroi war in keiner Weise ein Surrogat der aufgehobenen Rheinzölle, sondern eine ganz neue, selbstständige Einrichtung, deren Rechtfertigung darin bestand, daß der Ertrag (wenn auch in Betracht besonderer Umstände noch nicht ausschließlich, doch vorwiegend) zur Unterhaltung des Leinpfades und des Fahrwassers bestimmt war. Von diesen Rastadter und Lüneviller Verhandlungen leiten die Flußschiffahrtsbestimmungen der Wiener Congressacte ihren Ursprung her.

Als nach dem Sturze der napoleonischen Herrschaft im Jahre 1814 in so manchen andern Beziehungen frühere Ansprüche und Privilegien wieder zur Geltung zu kommen versuchten, und dies zum Theil auch erreichten, schien es den Großmächten, welche den Pariser Frieden vom 30. Mai 1814 abschlossen, mit Recht erforderlich, die vor 10 Jahren zu Stande gekommene Reform des mittelalterlichen Zollunwesens auf dem Rhein, nicht allein im wohlverstandenen Interesse der sämmtlichen Uferstaaten, sondern auch zum Besten des Handels im Allgemeinen, gegen etwaige Restaurationsgelüste sicher zu stellen.

Demgemäß bestimmte der zweite Satz des dritten Artikels des Pariser Friedens:

„Auf dem künftigen Congress soll ebenfalls untersucht und entschieden werden, auf welche Weise, um die Verbindungen zwischen den Völkern zu erleichtern und dieselben immer weniger fremd unter einander zu machen, die für den Rhein getroffene Feststellung (wonach die Schiffahrt auf demselben für jedermann frei sein und der künftige Congress sich mit den Grundfäden beschäftigen soll, nach welchen die Schiffahrtsabgaben auf möglichst gleichmäßige und für den Handel aller Nationen möglichst günstige Weise zu regeln sind) gleichmäßig auf alle andern Flüsse, welche in ihrem schiffbaren Laufe verschiedene Staaten trennen oder durchströmen, auszudehnen sei.“

Folgende Punkte sind bei dieser folgewichtigen Stipulation hauptsächlich zu beachten:

1) In den frühern Verhandlungen und im Rheinctroivertrag vom Jahre 1804 war daran festgehalten worden, daß die Untertanen der Uferstaaten bei dem Verkehr auf dem gemeinschaftlichen Strome begünstigt sein sollten; der Pariser Frieden bestimmt dagegen ausdrücklich: „la navigation sera libre de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne,“ und die Schifffahrtsabgaben sollen regulirt werden „de la manière la plus favorable au commerce de toutes les nations.“

2) Dem künftigen Congreß wird die Entscheidung über die Ausdehnung dieser Grundsätze auf alle andern, verschiedenen Staaten gemeinsame, schiffbare Flüsse übertragen („il sera décidé“); er soll nicht etwa vermitteln, sondern völkerrechtliche Grundsätze feststellen, denen sich alle betheiligte Staaten zu fügen haben.

Die Frage, von wem die fünf Großmächte, welche den Pariser Frieden unterzeichneten, das Recht erhalten hätten, über Rechte oder Rechtsansprüche dritter Staaten zu entscheiden, ist am treffendsten von einem mecklenburgischen Staatsmanne, dem Geh. Rath Prosch, demselben, der die Gerechtfame seines Souveräns auf den verschiedenen Elbzollconferenzen zu verfechten genöthigt war, beantwortet. Dies Recht ist kein anderes, als womit durch die nämliche Akte über ganze Völker und Reiche die Würfel geworfen, wohl erworbene Rechte, welche Jahrhunderte hindurch unangefochten geblieben waren, im Großen wie im Kleinen vielfach gebrochen und völlig neue Basen für das europäische Staatensystem statuirte wurden. Die Congreßmächte sahen oder fingirten in den öffentlichen Verhältnissen der Staaten, welche in die vorausgegangenen Kriegsereignisse näher oder entfernter hineingezogen waren, eine tabula rasa vor sich und disponirten darüber nach ihrer Convenienz in dem Bewußtsein, daß die Macht der Verhältnisse den also getroffenen Dispositionen Nachdruck geben werde. Wenn die Gewalt der Umstände manigfaltig benützt wurde, um ohne Rücksicht auf entgegenstehende Rechte Anderer, Verhältnisse zu sanktioniren, die nur durch den Ehrgeiz und das Interesse Einzelner getragen waren und selbst gegen die Gesetze des natürlichen Rechts verstießen, so wird sich weniger gegen denjenigen Gebrauch derselben Macht erinnern lassen, der nur den Zweck hatte, in das europäische Völkerrecht Principien einzuführen, mit deren Hilfe Hemmnisse beseitigt werden sollten, welche aus bestehenden Rechtsverhältnissen Fortschritten der Civilisation und Maßregeln entgegentraten, die im allgemeinen den Völkern nur zum Segen gereichen können. Dahin aber werden die in der Wiener Congreßakte festgestellten Principien über die Schifffahrtsverhältnisse auf den konventionellen Strömen nicht weniger zu rechnen sein, als die später von den europäischen Großmächten gefaßten Beschlüsse gegen den Sklavenhandel und als die durch den jüngsten europäischen Friedensschluß angenommenen Grundsätze über die Rechte der Neutrallen im Seekriege.

Die Festsetzungen der Wiener Congreßakte über die Flußschifffahrt sind unbedingt verbindlich für alle Staaten, welche am Congresse theilgenommen.

Der Hauptartikel der Akte über diese Frage ist der Art. 111.

„Die Schifffahrtsabgaben sollen auf eine gleichförmige, unveränderliche und von der verschiedenen Beschaffenheit der Waaren in soweit unabhängige Art festge-

setzt werden, als erforderlich ist, um eine ins Einzelne gehende Prüfung der Ladung auf Defraudations- und Kontraventionsfälle beschränken zu können. Der Betrag der Flußschiffahrtsabgaben soll nach den örtlichen Verhältnissen bestimmt werden, die eine allgemeine Regel in dieser Hinsicht nicht zulassen. Die neuen Schiffahrtsabgaben dürfen in keinem Falle die gegenwärtig bestehenden (ceux existants actuellement) überschreiten. Bei Feststellung des Tarifs soll von dem Gesichtspunkte ausgegangen werden, durch Erleichterung der Schiffahrt den Handel zu ermuntern, und das Rheinoctroi wird dabei zur ungefähren Richtschnur dienen können.“

Dies ist die Basis für alle Flußschiffahrtsgesetzgebung bei Strömen, welche verschiedene Staaten trennen oder durchströmen.

Sehen wir nun, wie diese Grundsätze ausgeführt wurden und beschränken uns dabei unsrer Aufgabe gemäß auf die Elbe. Die Zusammenkunft der Regierungskommissarien, welche in gemeinsamer Berathung die Vorschriften der Congressakte auf die einzelnen Ströme anwenden sollten, war auf spätestens 6 Monate nach dem Ende des Congresses festgesetzt, 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 liberalen Meinung an einem Anhalt, wie man ihn für den Rhein an dem Rheinschiffahrtsoctroi hatte, keiner der Uferstaaten war gewillt, seine Einnahme aus den Zöllen zu verkürzen. Indessen groß war das Erstaunen der Mitglieder der Conference, 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 Schiffahrt 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 Akte ausdrücklich sich auf den ganzen Lauf des Stroms bezögen „*Régler tout ce qui a rapport à sa navigation*“, daß alle Schiffahrt auf der Elbe, möge sie kommen woher sie wolle, Flußschiffahrt bleibe, daß Hannover auf dem Congress keine Vorbehalte hinsichtlich des Stader-Zolles gemacht und daß, wenn das Endziel einer allgemein freien Stromschiffahrt erreicht werden sollte, keine Ausnahmen gemacht werden können. Hannover hatte selbst in verschiedenen Erlassen des achtzehnten 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. Erst 1844 gab Hannover die Prätexten des Seezolles auf und erkannte für den Staderzoll die Competenz der Commission an. Aber auch von dieser besondern Frage abgehend, entsprach die endlich 1821 unterzeichnete Elbakte nicht den gemäßigtesten Wünschen für die Freiheit des Verkehrs. Es klingt fast wie ein Spott, wenn der Vertrag sagt, die Schiffahrt auf der ganzen Elbe soll frei sein, und gleich darauf hinzufügt, die Zahl der Zollstätten zwischen Melnik und Hamburg solle auf vierzehn reducirt, und der Normalsatz für den Gr. auf 27 g. Gr. 6. Pf. C. M. herabgesetzt werden; außerdem blieb noch eine

Recognitionengebühr für das Fahrzeug bestehen, nur wenige Artikel und außer Getreide fast ohne Bedeutung wurden niedriger tarificirt. Dies war sicherlich nicht die Verwirklichung der Verheißung, welche die Wiener Congressakte 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, das Rheinschiffahrtsoctroi 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 Elbschiffahrtsakte sei zu kurz, die Erfahrung über die Wirksamkeit der bestehenden Stipulationen zu gering, um durchgreifende Aenderungen zu motiviren. Der Zusammentritt der nächsten Regierungscommission 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 inzwischen die Tarife anderer Flüsse herabgesetzt wurden, und Waarenpreise wie Frachtsätze durch die Concurrenz sanken, das Mißverhältniß zu der hohen Zollbelastung also desto empfindlicher wurde. Außerdem wurden in diesem Zeitraum 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 sowohl Sachsen als Preußen für die Schifffahrt ihrer Unterthanen eine gegenseitige Herabsetzung ihrer Elbzölle auf ein Viertel eintreten. Gewiß war dies eine aner kennenswerthe Liberalität, aber wir können unsere Ueberzeugung nicht verhehlen, daß Preußen bei einem energischem Auftreten gegen Mecklenburg und Hannover und event. Ergreifung von volkwirtschaftlichen Zwangsmaßregeln allgemeinere Resultate würde erzielt haben.

Die zweite Commission, die 1842 in Dresden zusammentrat, hat wenig erreicht. 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 tarificirten 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 Wasser-

straße 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 dauerte, nur einzelne voluminöse Artikel (bulky articles) wurden den niedriger tarifirten Waaren beigefügt, und bei diesen hat sich sofort eine große Zunahme des Verkehrs gezeigt, z. B. passirten Wittenberge 1847 an Farbeholz 56980 Ctr., 1849 nachdem dieser Artikel herabgesetzt war: 160,097 Ctr.; Heringe 1847: 10,735 Ctr., 1849: 119,974 Ctr. u. s. w.

Ehe die vierte Revisionscommission zusammentrat, machte Hamburg den Vorschlag einer Ablösung nach Analogie der Beseitigung des Zolles, Preußen und Oesterreich erklärten, nicht darauf eingehen zu können, richteten aber mit Hamburg und Sachsen ihr ganzes Bestreben auf eine durcgreifende Reform des gesammten Elbzollwesens im wahren Sinne des Art. 111 der Congreßacte. Aber Mecklenburg und Hannover, um für ihren Widerstand dagegen einen Grund zu finden, behaupteten, derselbe komme gar nicht mehr in Betracht, ihm sei durch die Elbacte genügt und diese allein sei normgebend. Gegen eine solche Auffassung protestirte namentlich Preußen auf das entschiedenste. Sein Bevollmächtigter erklärte:

Die hohen Contrahenten vom 23. Juni 1821 haben sich nur im Sinne der Congreßacte vereinbart und vereinbaren können; es sind daher die principiellen Bestimmungen der letzteren fortwährend als in der Elbschifffahrtsacte vorherrschend und deshalb maßgebend zu betrachten, und es darf die Elbschifffahrtsacte unter allen Umständen nur in dem Sinne verstanden werden, wie solcher der Absicht des Wiener Congreßes entsprechend ist. — Die Principien des letzteren sind aber für alle Zeiten aufgestellt. Sie bestehen bis auf den heutigen Tag in unveränderter Geltung, und es müssen daher, wenn sich dieselben mit den im Laufe der Zeit veränderten, thatsächlichen Zuständen nicht mehr vereinigen lassen, diese letzteren mit jenen unwandebaren Principien wiederum in Einklang gesetzt werden.

Aber Hannover und Mecklenburg fügten sich nicht, sondern erklärten vielmehr, es stehe ganz in ihrer Convenienz, die Zustimmung zu Aenderungen des Status quo zu geben oder zu verweigern, und sie seien nicht gesonnen, sich einer weitem Abänderung ihrer Zollintraden zu unterwerfen, ebenso wenig durch freihändlerische Ideen oder durch das sogenannte Naturrecht, welches keine Leistung ohne Gegenleistung zulassen will, den Fortbestand ihres Rechtes schmälern zu lassen. Es ist augenscheinlich, daß auf diesem Wege des Verhandeln nichts zu erreichen ist. Der deutsche Bund, dessen Pflicht es gewesen wäre, diese Interessen wahrzunehmen, da die Wiener Congreßacte für ihn bindend ist und die Stromschifffahrtsacten in seinem Archiv hinterlegt sind, hat nichts gethan; es bleibt nur übrig, daß ein neuer europäischer Congreß die Sache in die Hand nehme und dem, was 1815 völkerrechtlich festgestellt ist, seine Ausführung sichere.

Herausgegeben von Gustav Freytag und Julian Schmidt.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. Moriz Busch

Verlag von F. V. Herbig — Druck von C. C. Elbert in Leipzig.