



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

lich gegen die Civilstandsregister so eingenommen sein sollte) daran, sich die Sache ruhiger zu überlegen.

Durch die Civilehe gewinnt der Staat sein freies Recht, das er mit allen Waffen des Gesetzes vertreten kann, da er zugleich den Kirchen ihr freies Recht läßt. Freilich wäre Einheit der Kirche und des Staats besser — das hat ja auch Ferdinand der Zweite gemeint, Ludwig der Vierzehnte und wie die blutigen Verfolger alle heißen, die den Grundsatz des Abgeordneten Gneist vertraten: „Pflicht des Königs ist, das was er für recht hält, zu vertreten gegen die kirchlichen Gewalten“ (z. B. gegen die Keger). — Wir wollen lieber bei der bescheidneren Pflicht bleiben: das Recht zu ehren, auch wo es dem Thron zu gute kommt. „Die Gewissensfreiheit,“ sagt der Minister mit Recht, „bleibt ein heiliges Gut, wenn sie auch von einem Gewissenlosen gemißbraucht werden kann;“ — und von einem Unfreien, setzen wir hinzu.

Die Elbzölle. *)

Seit die Elbacte durch den Beschluß der Bundesversammlung des Jahres 1822 in Kraft getreten ist, hat sich der Verkehr überhaupt und namentlich auch der Verkehr der an dem Elbflusse participirenden Staaten, als deren Mittelpunkt man mit Recht die Stadt Hamburg erblicken darf, in einer solchen Weise geweitet und gehoben, daß die Stipulationen jener Acte den Forderungen dieses Verkehrs nach möglichster Freiheit der Bewegung gegenüber längst antiquirt erscheinen mußten. Dies wurde schon nach dem Abschluß der Elbacte gar bald in einigem Maße der Fall und daher kam es, daß bei den Zusammenkünften der durch die Acte bestimmten Revisionscommissionen für die Elbschiffahrt stets diejenige Verathung in den Vordergrund trat, „wie man Veranstaltungen und Maßregeln treffen könne, um nach neueren Erfahrungen Handel und Schifffahrt auf dem Flusse zu erleichtern“. Beim Zusammensein der Revisionscommission, welche 1824 in Hamburg, 1842—44 in Dresden, 1850—54 in Magdeburg und 1858 wieder in Hamburg tagte, war also von Anfang an der Hauptgegenstand für die Verathung die Zollfrage, und da rücksichtlich der Verkehrserleichterung eine Erhöhung derselben nicht in Frage kommen konnte, so handelte es sich ebenfalls vom Anfang an nur um die Herabsetzung der Zollerhebungen. Es lag hierbei in der

*) Es liegt dem Folgenden eine im „Archiv für Landeskunde“ etc. in den Großherzogthümern Mecklenburg“ veröffentlichte, sehr umfangreiche Abhandlung zu Grunde.

Sache selbst, daß die an der unteren Elbe gelegenen Staaten, theils weil sie selbst von dem zum Meere gehenden Verkehr und dessen Zollbeschränkungen wenig berührt wurden, theils weil sie von diesen eine bei der geringeren Größe ihres Gebietes sehr wichtige Erhebung genossen, die Zollfrage hauptsächlich von der finanziellen Seite betrachteten und für die Erhaltung der Zölle bemüht waren. Umgekehrt waren aus ebenso natürlichen Gründen die oberelbischen Staaten, deren Verkehr durch die vorweg auf der Niederelbe erhobenen Abgaben bedrückt und beschränkt wurde, bei deren größerem Umfang und hauptsächlich binnenländischem Handel die Flußzollintraden überhaupt nur Nebensache sein konnten, aus volkwirtschaftlichen Gründen von vornherein zu einer Herabsetzung oder Modification der Elbzölle geneigt. Es kann demnach nicht auffallen, daß Hannover, Mecklenburg und Dänemark (für Lauenburg) auf der ersteren, Preußen, Sachsen und Oestreich auf der zweiten Seite standen; die anhaltinischen Staaten zogen wieder aus den Zöllen eine verhältnißmäßig große Einnahme (20 bis 30,000 Thlr.) und hielten deshalb zu den unterelbischen Ländern, während Hamburg, welches überhaupt keinen Antheil an den Zolleinnahmen hatte, mit natürlicher Nothwendigkeit auf Seiten der oberelbischen Länder stand. In den Revisionscommissionen gingen demnach die Anträge auf Herabsetzung der Zollsätze stets von den oberelbischen Staaten und Hamburg aus, gleichwie der Widerstand gegen sie von den niederelbischen Staaten unterhalten wurde. Wenn aber die ersteren hiermit dem allgemeinen Verkehrsinteresse Rechnung zu tragen scheinen, dem Interesse, welches auf Erleichterung der Verkehrschränken überhaupt gerichtet ist und welches durch die heute mehr oder minder allgemeine, aber immer durch wohlberechtigte volkwirtschaftliche Gründe unterstützte Einsicht von der Schädlichkeit der eine Straße örtlich beschränkenden Erhebungen getragen wird — so ist dies durchaus der Sache nach nur ein Scheinbares, da die oberelbischen Staaten den Flußdurchgangs- in einen Einfuhr-Zoll umgewandelt haben. Es läßt sich nicht verkennen, daß die einmalige Zahlung Vortheile vor der häufigeren Zahlung hat, selbst wenn die Summe in beiden Fällen gleich ist; aber es kann doch diese Modification der Erhebung immer nicht mit einer völligen Sistirung derselben gleichgestellt werden, eine Auffassung, welche das Auftreten der Commissäre jener Staaten den niederelbischen gegenüber doch zur Geltung bringen zu wollen scheint. Obwol wir der gänzlichen Aufhebung aller hier zur Rede stehenden Beschränkungen, so weit sie nicht rein die Erhaltung des Verkehrsweges (des Flusses) bezwecken, unbedingt zugethan sind, fordert doch die Gerechtigkeit, daß diese Momente hervorgehoben werden; denn es ist jedenfalls ein gleichmäßiges Streben nicht, wenn ein Staat, der die Einkünfte solcher Erhebungen unter verändertem Namen ganz oder theilweise in die Tasche steckt, von dem an-

deren, welchem hierzu die Gelegenheit fehlt, die einfache Aufhebung derselben fordert und sich, falls dieser der Forderung nicht nachkommt, mit moralischer Entrüstung glaubt von ihm abwenden zu dürfen.

Die Aufkünfte aus den Elbzöllen betragen:

	im Jahre 1845.	im Jahre 1858.	Verhältniß.
für Oestreich	17,931 Thlr.	—	—
„ Sachsen	27,012 „	13,407 Thlr.	1 : 0,50
„ Anhalt	32,226 „	22,100 „	1 : 0,69
„ Preußen	118,263 „	44,404 „	1 : 0,38
„ Hannover	359,230 „	188,673 „	1 : 0,53
„ (dazu der stader Zoll)	206,133 „	266,056 „	1 : 1,29)
„ Mecklenburg	258,688 „	119,077 „	1 : 0,46
„ Dänemark (Lauenburg)	118,281 „	56,832 „	1 : 0,48
„ Eplinger Zoll	13,849 „	2,406 „	1 : 0,17

Aus dieser Zusammenstellung zeigt sich leicht, in welcher Weise die verschiedenen Staaten bisher die auf dem Elbverkehr ruhenden Belästigungen erleichtert haben; denn die auf den Zusammenkünften der Revisionscommissionen wiederholt gestellten Anträge hatten allerdings eine Herabsetzung der Zölle im Allgemeinen zur Folge. Die hierauf bezüglichen Beschlüsse wurden vornämlich bei der dritten Revision gefaßt. Oestreich hatte seit 1850 die Erhebung der Elbzölle gänzlich suspendirt, Preußen und Sachsen erhoben damals nur noch eine Controlegebühr von 3¾ Pf. pro Zollcentner für den eigenen Verkehr, während sie den Durchgangsverkehr nach Oestreich ebenfalls ermäßigten. Sachsen und Anhalt hatten den Zoll im beiderseitigen Verkehr sehr bedeutend herabgesetzt oder gänzlich aufgehoben, während Preußen an Anhalt für die völlige Aufgabe der Zollerhebung in ihrem beiderseitigen Verkehr ein jährliches Aequivalent von 10,000 Thlr. zahlte. Die niederelbischen Staaten aber hatten damals (1850) den vollen Zollsatz beibehalten und standen sich um so besser, als natürlich die oberelbische Erleichterung der Abgaben den Verkehr belebte und hob.

Conventionsmäßig, waren von jedem Normalcentner zu erheben be-

	von und nach Böhmen.	
Lauenburg	1 Sgr. — Pf. 1850 erhoben	1 Sgr. — Pf.
Mecklenburg	2 „ 3 „ „ „	2 „ 3 „
Hannover	3 „ 2 „ „ „	3 „ 2 „
Preußen	16 „ 7 „ „ „	— „ 3¾ „
Anhalt	2 „ 6 „ „ „	— „ — „
Sachsen	6 „ 4 „ „ „	— „ — „
Oestreich	2 „ 1 „ „ „	— „ — „
Summe:	33 Sgr. 11 Pf.	6 Sgr. 8¾ Pf.

Zu diesem Normalsatz gab es aber eine Menge, wenn wir nicht irren 96, Unterabtheilungen, wonach einzelne Waaren zu $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{5}$ (Getreide etc.), $\frac{1}{10}$ bis $\frac{1}{20}$ des Normalsatzes tarifirt waren. Daß demnach hieraus eine so beträchtliche Abgabe erhoben werden konnte, beweist die Größe des Verkehrs. Nimmt man hierzu, daß schon 1850 thatsächlich der größte Theil aller werthvolleren, höher tarifirten Waaren sich vom Elbweg ab den an den Ufern des Stromes von Hamburg aus erbauten Eisenbahnen zugewandt hatte, so ergibt sich selbstverständlich das große Interesse, welches die oberelbischen Staaten an einer noch größeren Erleichterung der Zollerhebungen auf der Niederelbe hatten. Gleicherweise ergibt sich aber auch das Interesse des Widerstandes von Seiten der letzteren Staaten, und wenn auch Hannover 1851, beim Abschluß des Septembervertrages, welcher seinen Anschluß an den Zollverein zur Folge hatte, eine Zeit lang schwankte, so kam es doch bald hiervon zurück und schloß sich wieder an die von Dänemark und Mecklenburg gebildete Opposition gegen die beantragten Erleichterungen. Hierzu bewog diese Staaten um so mehr der Umstand, daß sie ohne Einbuße einer erheblichen Einnahme, für welche sie ein Aequivalent nicht besaßen, eine größere Erleichterung nicht wohl zulassen konnten. Auf dem Elbweg bezog der Verkehr nur noch voluminöse, verhältnißmäßig minder werthvolle Güter, und wenn auch die Gesamtmasse der letzteren gestiegen war, so war doch dadurch, daß sie in ihre natürlichen Zollclassen gesetzt wurden, schon eine bedeutende Minder-einnahme hervorgebracht. Der Elbverkehr bei Wittenberge umfaßte stromauf- und ab im Jahre 1845 Gr. 8,287,104, im Jahre 1858 Gr. 11,065,790 und diese Waaren brachten im Ganzen die oben näher bezeichneten Zolleinnahmen. Die Minderung der letzteren ging, wie erwähnt, theils aus der Herabsetzung der Zollclassen, theils aus der Versendung der werthvolleren Güter durch die Eisenbahnen hervor. Es muß jedoch erwähnt werden, daß ein wirklicher Verlust dieser Staaten keineswegs stattfand. Mecklenburg fand seinen Ersatz in dem wachsenden Ertrag der Durchgangsabgaben auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn, welche 1846/47 21,400 Thlr., 1857/58 aber 182,962 Thlr. betrug. Der gleiche Fall fand für Lauenburg statt, wo dieselben von im Ganzen 44,717 Thlr. im Jahre 1847 auf 146,115 Thlr. im Jahre 1858 stiegen, während Hannover zwar eine eigentliche Landtransitabgabe nicht mehr erhob, jedoch in dem zunehmenden Frachtverkehr auf seinen Staatseisenbahnen und deren größerer Rentabilität Ersatz fand. Die Gesammt'erhebung aber der Flußzölle und der Durchgangszölle auf der Eisenbahn betrug für Mecklenburg und Lauenburg im Jahre 1857 eine nur unbedeutend höhere Summe, als im Jahre 1847, so daß, wenn der überhaupt gestiegene Verkehr mit in Anschlag gebracht wird, mindestens der Wunsch von Seiten dieser Staaten sich klar herausstellt, den Verkehr

selbst zum Vortheil seiner Zollclassen nicht beschränken und belästigen zu wollen.

Dies nun waren die Verhältnisse, wie sie thatsächlich 1850 schon bestanden und heute noch bestehen. Indem wir gern anerkennen, daß die gedachten Flußzölle mit den auf möglichste Befreiung der Verkehrswege gerichteten Bestrebungen der Gegenwart im Widerspruch stehen, wiederholen wir, daß wir jene keineswegs haben an und für sich vertheidigen, sondern nur darstellen wollen. Zugleich war es allerdings unser Wunsch, die Rücksichtnahme hervorzuheben, welche diese Staaten auf den Verkehr insofern nehmen, als sie durch denselben eine Erhöhung ihrer Einnahmen offenbar nicht beabsichtigen. Es ist nicht zu leugnen, daß eine solche Rücksichtnahme an und für sich auf Anerkennung Anspruch machen darf. Und je mehr man die Beseitigung der in Rede stehenden Beschränkungen, wie der particulären Interessen unserer deutschen Staaten überhaupt, lebhaft wünschen muß, desto nothwendiger ist die klare und vorurtheilslose Erkenntniß derselben, gleichwie die zuvorige Anerkennung der Interessen selbst nach dem vollen Werthe, welchen sie für die einzelnen Staaten haben.

Diese Erkenntniß schien die im vorigen Jahre nach Hamburg hinberufene Revisionscommission nicht in genügender Weise zu besitzen. Es handelte sich offenbar darum, daß ein Weg aufgefunden werde, welcher die niederelbischen Staaten zur Herabsetzung des Elbzolltarifs führen könne, d. h. daß für den verhältnißmäßig bedeutenden Verlust, welchen sie erleiden würden und aus ihren eigenen Mitteln nicht ersetzen können, eine Ausgleichung gefunden und beschlossen werde. Hamburg hatte dies erkannt und brachte im Juni v. J., kurz nach dem Zusammentritt der Commission, einen Antrag zur gänzlichen Ablösung der Elbzölle, nach Analogie der Sundzollablösung ein. Alle anderen Regierungen waren geneigt, über dies Project zu verhandeln, doch scheiterte es an dem von Anfang an beigebrachten entschiedenen Widerspruch Preußens und Oestreichs. Diese beiden Staaten brachten an seiner Statt nur Zollermäßigungsanträge vor, und obgleich der fiscalische Nachtheil der niederelbischen Staaten aus der Annahme solcher klar vor Augen lag, erklärten sich dennoch Hannover und Mecklenburg bereit, für eine Reihe von Jahren versuchsweise den Zollsatz im Allgemeinen um $\frac{1}{3}$, denjenigen für den Verkehr nach Böhmen hin (seiner großen Belastung wegen) um $\frac{2}{3}$, denjenigen aller niedrigeren Verzollungsklassen überhaupt aber nur um $\frac{1}{2}$ der normalen Höhe abmindern zu wollen. Gerechterweise kann man hierin nur ein bereitwilliges Entgegenkommen erblicken und hätte dessen Anerkennung erwarten dürfen. Dies geschah nicht, im Gegentheil wurden jene Ermäßigungen für völlig ungenügend erklärt und statt die Verhandlungen, welchen noch andere Gegenstände, z. B. die sehr dringende Correction des Flusses,

vorlagen, fortzusetzen, machten die oberelbischen Staaten den Versuch, sie durch die Erklärung zu schließen, daß die Commission bei der Weigerung, die Erhebungen gemäß dem Bedürfnisse des Verkehrs und dem Art. 30 der Elbacte modificiren zu wollen, ihre Verpflichtungen nicht erfüllen könne. Dieser Versuch, rechtlich unbegründet, weil durch ihn ein Zwang auf die Verhandlungen ausgeübt und eine Verpflichtung vorausgesetzt werden sollte, begegnete natürlich der entschiedensten Protestation von Seiten der niederelbischen Staaten. Gleiches war der Fall, als Anhalt, welches bisher eine Ermäßigung des Tarifs beharrlich abgelehnt hatte, auf die Seite der oberelbischen Staaten trat und diese nun den Versuch machten, durch Stimmenmehrheit ihre Gegner zur Bewilligung ihrer Forderungen zu vermögen. Hierdurch konnte nichts Anderes erreicht werden sollen, als die unter allen Umständen ungerechte Verletzung der Rechte Einzelner durch die Mehrheit, abgesehen davon, daß die Revisionscommission zur Fassung giltiger Beschlüsse an und für sich gar nicht berechtigt war, sondern nur zur Begutachtung ihr unterbreiteter Verhältnisse. Trotz aller Protestationen beharrte man aber dennoch auf diesem neuen Modus der Abstimmung, wodurch sich die Commissare der Dissidenten (niederelbischen) Staaten genöthigt sahen, die Commission ihrerseits für aufgelöst und ihre Vollmachten für erloschen zu erklären. So endigten diese Verhandlungen mit einem Bruch, welcher seiner Zeit (im November vorigen Jahres) so großes Aufsehen und so widersprechende Beurtheilung hervorrief.

Durch das Tagen der — vierten — Revisionscommission ist die rechtliche Seite der obschwebenden Frage, resp. die rechtliche Verpflichtung der Regierungen zur Abminderung der Elbzollsätze oder deren gänzlicher Aufhebung, in den Vordergrund getreten, denn jene Commissare der oberelbischen Staaten brachten zur Begründung ihrer Forderungen und Anträge den Artikel 30. der Elbzollacte wiederholt herbei. Die rechtliche Bedeutung der Angelegenheit ergibt sich aus deren geschichtlicher Entwicklung. Vorerst ist zu bemerken, daß, wenn die Verkehrsverhältnisse durch Zölle und sonstige Abgaben auf eine Weise beschränkt sind, durch welche die segensreiche Entfaltung von Handel und Wandel unterdrückt, mehr oder minder unmöglich gemacht wird, daß alsdann die moralische Verpflichtung der Regierungen, durch Befreiung von solchen Hemmnissen dem Aufstreben ihres Landes zu Hilfe zu kommen, nicht bestritten werden kann und soll. Es kann aber der Maßstab, nach welchem sie in diesem Fall handeln müssen, immer nur ihrer eigenen Ueberzeugung anheimgegeben sein und durch diese wird jene Verpflichtung nur bis zu der Grenze geführt werden, wo sie mit andern höhern oder gleichberechtigten Verpflichtungen zusammentrifft. Ein unbedingtes Aufheben lästiger Erhebungen ist durch sie an und für sich dann noch nicht geboten, wenn durch eine solche dem Lande unverhältnißmäßige Opfer bereitet werden. Es liegt für Mecklen-

burg nicht die Verpflichtung vor, die Summe von 119,077 Thlr., welche es aus dem Elbzoll nur zum geringen Theil von seinen eignen Unterthanen bezieht, gänzlich fallen zu lassen und, da es ihrer für seinen Staatshaushalt nicht entbehren kann, auf die Schultern seiner eignen Unterthanen zu werfen. Für Hannover und Lauenburg ist das Gleiche der Fall. Man mag diese Ansicht eine particuläre nennen und sie ist es allerdings, aber sie ist im Wesen der deutschen Staatentheilung begründet und es können sie, so lange diese besteht, wie sie jetzt ist, sowol die kleinen wie auch die großen Staaten nicht ohne weiteres abweisen. Preußen und Oestreich haben die Elbzölle ermäßigt und aufgehoben, weil sie Gelegenheit hatten, die Abgabe ohne Verlust auf minder drückende Weise durch Einfuhrzölle zu beziehen; sie wünschen nun die Aufhebung jener auch Seiten der übrigen Staaten, damit ihre Schiffahrt und ihr Handel durch sie nicht bedrückt werde. Auch dies ist ein rein particuläres Streben, wenn der zufällige Umstand, daß die Verkehrs erleichterung mit allgemeinen Interessen zusammenfällt, gebührenderweise von ihm entfernt wird. Es wäre jedenfalls beiden Ländern zu großes Verdienst zugerechnet, wenn man sagen wollte, daß sie dabei nicht ihre eignen, sondern die allgemeinen Interessen hauptsächlich im Auge gehabt hätten. Die tägliche Erfahrung lehrt, daß wir bis zu diesem Punkt leider noch nicht gelangt sind und in der Elbzollangelegenheit lehrt es Preußen mehr als deutlich.

Mit der Abminderung der Zölle nämlich scheint diesem auch das Interesse für den Fluß, so weit es Geld kostet und nicht andere Länder allein betrifft, abhanden gekommen. Die Stromschaucommission hat sich davon selbst überzeugen müssen, als sie die Elbe auf einem Schiff, welches den statutenmäßigen Tiefgang noch nicht erreichte, zwecks der Besichtigung besuhr. Es ereignete sich dabei, daß sie auf preußischem Gebiet auf den Grund gerieth und somit ihrerseits ein Seitenstück zu den Elbzollverhandlungen im Allgemeinen darstellte. Ueberhaupt waren die Schwierigkeiten, welche sich in den oberelbischen Staaten der Besichtigungsbehörde in den Weg legten, außerordentlich zahlreich und bedeutend, während auch bei dem niedrigen Wasserstand der letzten Jahre die Schiffahrt auf der Niederelbe, wo sie an einigen Stellen bei der Breite und geringen Tiefe des Flusses sehr schwer zu reguliren ist, nicht unterbrochen wurde. Wir wissen zwar, daß Preußen an die Erhaltung des Fahrwassers große Summen gewandt hatte und behaupten nicht das Gegentheil, wol aber, daß es jenes dennoch nicht im wünschenswerthen Stande erhalten. Aus diesem Grunde ist aber eine gänzliche Aufhebung der Elbzölle von vornherein nicht zu befürworten, so lange nicht auch für solchen Fall genügende Garantien für die Unterhaltung der Wasserstraße geboten sind. Eine Abgabe hierzu wird also im Interesse der Schiffer selbst liegen und für den, welcher mit diesem Fluße einigermaßen bekannt ist, bedarf es nicht der

Andeutung, daß dieselbe so gar gering nicht sein darf. In den letzten acht Jahren sind die Klagen der Schiffer umfangreich und zahllos gewesen, da es, eben wegen Vernachlässigung der oberelbischen Fahrstraße, der Schifffahrt selbst unmöglich war, alle ihr zur Besorgung zueilenden Güter zu transportiren und diese zum großen Theil auf die für voluminöse Güter viel theurere Eisenbahn übergehen mußten. Die Denkschrift der hamburger Commerzdeputation, welche diese Verhältnisse berührt, macht deshalb ausdrücklich darauf aufmerksam, daß es durchaus wünschenswerth sein müsse, wenn mindestens eine zur Erhaltung des Fahrwassers genügende Elbabgabe fixirt bleibe. Dies darf nicht übersehen werden und muß die gänzliche Befreiung der Schifffahrt von vornherein unmöglich machen. Werden nun aber die Zölle auf der Niederelbe auf das durch das Bedürfniß des Flusses bezeichnete Minimum herabgesetzt, so geht der Transport in viel höherem Maße als jetzt auf die Eisenbahnen, wodurch die oberelbischen Staaten dann auch direct und indirect höhere Erhebungen haben. Wer will da noch glauben, daß das particuläre Interesse bei den Bestrebungen dieser Staaten ganz verstummt sei?

Die Zollgerechtsame auf der Elbe sind sehr hohen Alters. Anfangs unbedeutende Abgaben wuchsen sie durch kaiserliche Verleihungen heran, und diese waren Aequivalente für im deutschen Interesse errungene Verdienste und gehabte Kriegseinbußen. Am 21. Juli 1546 ertheilte der Kaiser dem Herzog Albrecht von Mecklenburg die Erhebung des Elbzolles als Entschädigung für die Einbußen, welche dieser bei seiner auf kaiserlichen Befehl unternommenen Bethheiligung am dänischen Kriege erlitten hatte. — Durch den Abschluß des westphälischen Friedens verlor Mecklenburg an Schweden, wie es in der kaiserlichen Bestätigung wörtlich heißt „das beste Kleinod des Landes“, die Stadt Wismar mit dem Amte Neukloster und der Insel Poel, und erhielt dafür die Bestätigung der Elbzollgerechtsame. (Kais. Conf.-Urk. von 1648, 11. März 1651, 17. Juni 1659, 26. August 1693.) Wismar mit den eben gedachten Pertinentien wurde erst im Jahre 1803 von Schweden für die baare Summe von 1,875,000 Thalern wieder erkauf; man kann also wol sagen, daß Mecklenburg wenigstens die Elbzollgerechtsame theuer genug erstanden hat. Jene Summe hat sich in der früheren Zeit aus dem Zoll selbst nicht über 260,000 Thaler verzinst und ist dieser Zins in den letzten Jahren auf 100,000 Thaler gesunken. Im Laufe des 18. Jahrhunderts erlaubten sich freilich manche Staaten, indem sie den Rechtspunkt verkannnten, allerlei Uebergriffe, bis dann 1815 die Flußschifffahrt auf Grund der Stipulationen der wiener Congreßacte geregelt und die Rechte der einzelnen Staaten auf die Zollerhebungen bestimmt wurden. Was Mecklenburg betrifft, so erhielt es die Bestätigung seiner Gerechtsame wiederum als Entschädigung, und außer ihr und der Erhöhung seines Fürsten zum Großherzog ging es bei der Länder-

theilung, aus welcher manche Staaten 1815 sich bereicherten, gänzlich leer aus. Mit Hannover war es ähnlich und es bleibt demnach bestehen, daß diese Staaten ihre Rechte theuer erkauft hatten. Sind nun aber die deutschen Bundesregierungen verpflichtet, diese Stipulationen der wiener Congressacte als wohlervorbene Rechte anzusehen, worüber wol kein Zweifel herrschen kann, so muß dieß um so mehr unter den Elbstaaten der Fall sein, welche unter sich noch wieder auf die Schiffahrt bezügliche Verträge schlossen. Diese sind niedergelegt in der Elbschiffahrtsacte vom 23. Juni 1821 und wurden von allen Elbstaaten ohne Vorbehalt ratificirt. Man hielt damals diesen Vertrag, welcher den Gesamtzoll für die ganze Länge des Stromes von 2 Thlr. 8—20 Ggr. auf 1 Thlr. 3½ Ggr. als Maximum herabsetzte, für einen der Schiffahrt sehr günstigen; die Zollhebestellen waren von 35 auf 14 beschränkt und eine Verminderung derselben noch in Aussicht gestellt. Obwol aber der Vertrag als ein „für das Gedeihen des Handels wohlthätiger“ (5. Sitzung der Bundesversammlung v. J. 1822) betrachtet wurde und auch wirklich nach seinem Abschluß Handel und Schiffahrt auf der Elbe einen sehr bedeutenden Aufschwung nahmen, hatten doch die contrahirenden Staaten auch für die Zukunft Sorge getragen. Art. 30 der Elbacte setzte fest, daß von Zeit zu Zeit Revisionscommissionen, je ein Bevollmächtigter jedes Staates, zusammenzutreten, die Beobachtung des Vertrages prüfen, auch „Veranstaltungen und Maßregeln, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten, berathen“ sollten. Eine solche Erleichterung wurde u. a. durch die Additionalacte vom 13. April 1844 beschlossen, nach welcher die Recognitionengebühr von den Schiffen als solche wegfiel, dem Waarenzoll eingerechnet und eine große Menge von Waaren in passendere Tarifsclassen versetzt wurde. Letzteres geschah jedoch ausschließlich durch Herabsetzung in niedrigere Classen, eine Erhöhung fand nirgend statt.

Aus dem Gesagten ergibt sich zur Genüge, daß die Elbzollintradenden betreffenden Staaten zu finanziellen Zwecken eingeräumt waren. Es folgt dieß auch daraus, daß im Art. 111 der wiener Congressacte sich der durch sie regulirte Rheinschiffahrtsoctroi als *norme approximative* für die Schiffahrtsabgaben auf anderen conventionellen (mit Verträgen belegten) Flüssen vorgeschrieben findet.“ Zener aber hatte einen unverkennbar finanziellen Zweck, indem die durch den Reichsdeputationshauptschluß vom Jahre 1803 darauf fundirten Renten als solche durch die Congressacte bestätigt wurden. Ueberhaupt kann nach den Verhandlungen der Specialcommission des wiener Congresses nicht zweifelhaft sein, daß die Absicht gänzlich fern lag, in den Elbzöllen nur eine Vergütung für die Kosten der Unterhaltung des Flusses und Fahrwassers stipuliren zu wollen. Endlich bezeugt die historische Entwicklung der Zollgerechtsame deutlich, daß von vornherein ein eigentliches

Recht und ein finanzieller Zweck ins Auge gefaßt wurde. Die Ansicht also, daß die Zölle nur zum Zweck der Erhaltung des Flusses erhoben werden, eine Ansicht, welcher sich die oberelbischen Staaten und Hamburg als der mit ihren Interessen übereinstimmenden zuneigen, ist eine irrige und die niederelbischen Staaten sind nicht ohne weiteres zu tadeln, wenn sie an der Zollerhebung als einem Rechte festhalten und die Hebungssumme für ihren Staatshaushalt benutzen. Wäre es nöthig, noch einen speciellen Beweis dafür beizubringen, daß die Elbzölle wirklich einen finanziellen Zweck hatten und haben, so brauchten wir nur darauf hinzuweisen, daß Mecklenburg-Strelitz, welches mit der Elbe gar nicht in Berührung steht, aus der Erhebungssumme zur Vergütung seiner Kriegseinbußen jährlich 9000 Thlr. bekommt, grade wie Mecklenburg-Schwerin aus dem Rheinschiffahrtsoctroi eine jährliche Erhebung von 10,000 Thlr. erhalten hat. Jedenfalls ist so viel gewiß, daß die Elbstaaten an den von ihnen erhobenen Flußzöllen ein Recht an sich besaßen und besitzen und es kann sich bei der Aufhebung oder Abminderung der Zölle nur darum handeln, daß dies Recht auf irgend eine Weise entschädigt werde. Ungerecht aber ist und bleibt es, wenn ein solches Recht durch Zwang, Majorität der Stimmen oder auf sonst eine äußere Weise kurzweg beseitigt werden soll.

Wir konnten bisher zur Auseinandersetzung des Sachverhaltes nur diesen ins Auge fassen und mußten die Wirkung der Zölle auf den Handel überhaupt dahingestellt sein lassen. Da jeder Elbstaat in der Commission eine gleichberechtigte Stimme hat und alle übrigen Staaten das Veto eines einzelnen nicht überstimmen oder gegen dessen Dissens für ihn giltige Beschlüsse fassen können; da ferner die niederelbischen Staaten, für deren Haushalt die Einnahme aus den Elbzöllen von der größten Wichtigkeit ist, um ihrer selbst willen die Aufhebung jener ohne Ersatz nicht acceptiren können, so darf man mit Bestimmtheit behaupten, daß eine Entschädigung allein die Aufgabe derselben erzielen kann.

Die Elbzölle wirken belästigend und in manchen Fällen auch hemmend auf die Schifffahrt und den Handel — dies läßt sich nicht wol leugnen und ist auch von allen betreffenden Regierungen anerkannt. Es ist ein Irrthum, wenn man glaubt, daß die niederelbischen Staaten diese Anerkennung verweigern. Es hat vielmehr ein jeder der letzteren der Verkehrsfreiheit zugestimmt, und nur rücksichtlich seiner Finanzen eine Entschädigung beantragt. Wie schon erwähnt, hält keiner dieser Staaten an den gedachten Zöllen zu dem Zwecke fest, um in ihnen eine Quelle steigender Einnahmen zu haben. Darin aber manifestirt sich schon der gute Wille und hat dies längst gethan; ohne die freiwillige Ermäßigung der Zölle würde sich die Gesamteinnahme aus ihnen von Jahr zu Jahr gehoben haben, und wenn man dies, wie die

Gerechtigkeit fordert, mit in Betracht zieht, muß man wol gestehen, daß zum Tadel nicht unbedingt Grund vorhanden ist.

Der Gesamtbetrag der Elbzölle ist nicht mehr ein bedeutender; er ist von 945,480 Thlr. im Jahre 1845 auf 446,899 Thlr. im Jahre 1858 gesunken. Hierin ist jedoch der stader (brünshäuser) Zoll nicht mit eingerechnet, welcher resp. 206,133 und 266,056 Thlr. betrug. Die Summe ist offenbar an und für sich, wenn man von ihr die Verwaltungs- und für die Flußschifffahrt nothwendigen Erhaltungskosten abrechnet, von einer dem großen darüber erregten Streit wenig analogen Bedeutung. Dies um so mehr, wenn man die Ablösung des Sundzollens, dessen rechtliche Basis beharrlich bestritten wurde, mit ihr in Vergleich stellt. Es läßt sich erwarten, daß, wenn der ernste Wille in der That vorhanden ist, auch die Mittel sich aufbringen lassen. Uns konnte es hier nur um die Darlegung des Thatbestandes zu thun sein; wir erkennen dessen lästige Seiten sehr wohl, sind aber doch der Meinung, daß sie, gleich manchen anderen Ausflüssen des Particularismus, nur auf dem Wege der rechtlichen Anerkennung und Vereinbarung gehoben werden können. So weit es sich heute übersehen läßt, findet die Elbzollfrage nur auf diese Weise ihre sichere und schnelle Erledigung, beides, weil im Grunde die Wünsche aller Regierungen ebenso entschieden auf dies Ziel gerichtet sind, wie es die Wünsche aller Urtheilsfähigen überhaupt nur sein können.

Von der preussischen Grenze.

Unter den zahlreichen Angriffen, welche die preussische Politik in der letzten Zeit erfahren hat, ist der schärfste die neuer erschienene Vorrede zu einem 1853 herausgegebenen Buch: Grundsätze der Realpolitik, angewendet auf die staatlichen Zustände Deutschlands (Stuttgart, Göpel). Ueber das Buch selbst haben wir hier weiter nichts zu sagen, da es seiner Zeit in den Grenzboten als eine geistvolle Kritik der bestehenden Parteinungen besprochen worden ist, die Vorrede hat das Unglück gehabt, mehre Wochen zu spät zu erscheinen, denn das Verbot der Pferdeausfuhr, welches sie mit so großer Heftigkeit verlangt, ist längst erfolgt. Da aber der Verfasser bei seinem großen Talent allgemeines Gehör beanspruchen kann, und da es nicht ohne Interesse ist, grade der Realpolitik gegenüber die reale Politik gegen das souveräne Gefühl zu vertheidigen, das Gefühl, welches nirgend beredter und kräftiger sich äußert, als in dieser Schrift, so gehen wir ausführlicher darauf ein.

Die Sachlage charakterisirt der Verfasser, und wie wir glauben vollkommen richtig, folgendermaßen. „Oestreich und Preußen, als geborne und nothwendige Nebenbuhler, haben im Allgemeinen wenig Ursache, einander zu unterstützen oder