



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**

## Die Elbzölle.

Die wiener Congressacte vom 9. Juni 1815, welche in den §§. 108—116 die Flußschiffahrt regelt, schreibt im §. 111 hinsichtlich der Abgaben vor, daß man bei Festsetzung des Tarifs von dem Gesichtspunkt ausgehe, durch Erleichterung der Schiffahrt den Handel zu ermuntern. (On partira en dressant le tarif du point de vue d'encourager le commerce). Demnächst ist durch Plenarbeschluß der deutschen Bundesversammlung vom 3. August 1820 ausgesprochen:

„Um der Flußschiffahrt die derselben durch die wiener Congressacte Artikel 109—116 incl. zugesicherte Freiheit wirklich zu gewähren, machen sämtliche dabei betheiligte Bundesglieder sich verbindlich, die darüber in der Congressacte gegebenen und vermöge des Artikels 19 der Bundesacte den Berathungen der Bundesversammlung zum Grunde gelegten Vorschriften unverbrüchlich zu befolgen, wie auch die deshalb schon bestehenden Unterhandlungen aufs thätigste zu betreiben und in der kürzest möglichen Frist zu beendigen, wo aber noch keine Unterhandlungen eingeleitet sind, solche unverzüglich eintreten zu lassen.“

Die Elbuferstaaten vereinbarten sich in Gemäßheit dieser Bestimmungen zu der Elbschiffahrtsacte von 1821.

So wenig diese Acte den daran geknüpften Erwartungen und Hoffnungen entsprach, so gab man doch der Aussicht Raum, daß eine richtigere Würdigung der Verkehrsverhältnisse Ermäßigungen herbeiführen werde.

Der Artikel 30 der Elbacte bestimmt nämlich, daß sich von Zeit zu Zeit eine Revisionscommission von Bevollmächtigten der Uferstaaten vereinigen solle, um Abstellungen von Beschwerden zu veranlassen, auch Veranstaltungen und Maßregeln, welche nach neuerer Erfahrung Handel und Schiffahrt ferner erleichtern könnten, zu berathen. Die drei Revisionscommissionen, welche in den Jahren 1824, 1842 und 1850 zusammentraten, vereinigten sich über mehr oder minder erhebliche Reductionen des Elbzolls für einzelne Artikel. Eine durchgreifende allgemeine Ermäßigung herbeizuführen gelang ungeachtet aller Bemühungen und Anstrengungen nicht.

Der Zusammentritt der vierten Elbschiffahrtsrevisionscommission am 17. Juni v. J. in Hamburg erfüllte mit neuen Hoffnungen. Es hatten sich in den letzten Jahren die Verkehrsverhältnisse wesentlich anders gestaltet. Die Concurrenz der Eisenbahnen hatte alle diejenigen Artikel, die dem vollen und dem halben Normalsatz unterliegen, von der natürlichen Wasserstraße mit den billigeren Frachtsätzen verdrängt. Der Betrag des Normalzolls (1 Thlr. 3 Sgr.

11 Pfg. pro Centner) übersteigt häufig den ganzen Eisenbahnfrachtsatz und es ist für viele und grade wichtige Artikel die Benutzung der Wasserstraße, der natürlichen Verkehrsstraße, gänzlich verschlossen. Zum Belege dessen braucht nur angeführt zu werden, daß auf der etwa 16 Meilen langen Strecke von Lauenburg bis Wittenberge, wo überdies das Fahrwasser in einem wenig befriedigenden Zustande sich befindet, für die normal zollpflichtigen Güter an hannoverschen, mecklenburgischen und lauenburgischen Elbzölle 6 Sgr. 5 Pfg. pro Centner zu entrichten ist, während der ganze Frachtbetrag für diese Strecke nur auf 2 bis 3 Sgr. pro Centner angenommen werden kann. So hat es denn nicht anders kommen können, als daß der Elbverkehr für solche Artikel eine erschreckende Abnahme zeigt. Es haben Wittenberge elbaufwärts passirt:

	1845	1846	1856	1857
Kaffee . . . . .	365,000 Ctr.	326,600 Ctr.	82,700 Ctr.	36,900 Ctr.
Tabak und Cigarren . . . . .	56,300 "	46,700 "	10,300 "	200 "
Gewürze . . . . .	29,100 "	22,200 "	6,100 "	2,500 "
Wein . . . . .	53,600 "	48,900 "	7,000 "	4,100 "
Spirituosen . . . . .	13,100 "	8,600 "	900 "	500 "
Garne . . . . .	322,000 "	328,000 "	1,900 "	600 "
Manufacturwaren . . . . .	10,900 "	13,400 "	14 "	16 "
Roher Zink (elbabw.)	166,500 "	159,300 "	64,000 "	200 "

Wenn erwogen wird, daß solche Abnahme des Schiffsverkehrs keinesweges durch die Concurrenz der Eisenbahnen, sondern grade durch die Höhe der Elbzölle bedingt ist, da möchte es wol endlich an der Zeit sein, diese unnatürlichen Verkehrsstrahlen aufzuheben, oder auf das Minimum des Nothwendigsten zu reduciren.

Gegenwärtig erhebt Hannover für jede seiner 25,<sup>01</sup> Meilen Uferlänge nach dem dreijährigen Durchschnitt 1855—1857 6,973,<sup>74</sup> Thlr. jährlich, verwendet aber nur 1,365,<sup>38</sup> Thlr. auf die Meile. Mecklenburg erhebt für jede seiner 3,<sup>1</sup> Meilen jährlich 40,613,<sup>88</sup> Thlr., verwendet aber nur 3,318,<sup>7</sup> Thlr. auf die Meile.

Ueberall bringt die Neuzeit Verkehrserleichterungen mit sich; der Sundzoll ist gefallen, die Weserzölle sind durch Convention der betheiligten Uferstaaten abgeschafft, die Rheinzölle sind auf die Hälfte ermäßigt, wegen Aufhebung der Durchfuhrzölle sieht man einer Einigung der Zollvereinsstaaten entgegen, der stader Zoll wird allseitig angefochten und es ist die Kündigung des von der großbritannischen Regierung mit Hannover wegen des stader Zolles abgeschlossenen Vertrags erfolgt; für die Donau hat in der neuen Donauschiffsahrtsacte vom 7. November 1857 ein Artikel Anwendung gefunden, nach welchem auf der Donau „keine Gebühr, welche sich einzig und allein auf die Thatsache der Beschiffung des Flusses gründet, noch irgend eine Abgabe

von den Waaren erhoben werden soll.“ „Demzufolge werden.“ heißt es im Artikel 19 weiter, „sämmliche bisher bestehenden Gebühren und Abgaben dieser Art, sie mögen was immer für einen Namen haben, und sie mögen im Besitze des Staates, der Gemeinden, Corporationen oder Privaten sich befinden, hiermit gänzlich aufhören.“

Nur die Elbzölle bestehen noch unverändert und nur für einzelne Artikel sind Ermäßigungen eingetreten. Diese Ermäßigungen beweisen grade, daß die Wasserstraße mit den billigeren Frachtsätzen, trotz einzelner Vorzüge, welche die Beförderung auf dem Schienenwege unverkennbar mit sich führt, mit den Eisenbahnen zu concurriren im Stande ist. Heringe, die dem  $\frac{1}{10}$  Zoll unterliegen, passirten Wittenberge elbaufwärts im Jahre 1846: 9,841 Centner, 1857: 115,951 Centner; Kohlen, Steine, Guano zc. zum  $\frac{1}{40}$  Zoll passirten ebendasselbst 1846: 2,147,661 Centner, 1857: 3,973,318 Centner.

Die Erwartung, die der Handel und Verkehr von der vierten Revisionscommission hegte, sind nicht erfüllt. Die Verhandlung scheiterte an den hartnäckigen Weigerungen der Regierungen von Hannover und Mecklenburg, während selbst Dänemark einer wenn auch geringen Ermäßigung das Wort redete.

Preußen hat eine Ermäßigung der Zölle als eine „vertragsmäßige Verpflichtung“ auf Grund der nachgewiesenen Vertragsbestimmungen verlangt, ist aber damit trotz der Bestimmung der übrigen Elbuferstaaten gegen die Renitenz der wenigen unterelbischen Uferstaaten nicht durchgedrungen. Hannover und Mecklenburg bestritten hartnäckig die nachgewiesene, vertragsmäßige Verpflichtung der Elbuferstaaten zu den beantragten Ermäßigungen und vindicirten einem jeden der Uferstaaten das Recht, die Zustimmung zu einer Ermäßigung nach seiner Convenienz zu ertheilen oder zu versagen, und verweigerten, nachdem sie sich weitergreifenden Anträgen widersezt hatten, sogar zu dem gemeinsam von den Bevollmächtigten für Oestreich, Preußen, Sachsen, Anhalt-Deßau, Anhalt-Röthen und Anhalt-Bernburg, Lübeck und Hamburg gestellten Antrag, nach welchem künftig nur drei Zollclassen, nämlich zum  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{10}$  und  $\frac{1}{40}$  Elbzoll bestehen sollten, ihre Zustimmung. Wie schon erwähnt, sind die Verhandlungen abgebrochen, da aus dem Umstande, daß in der Tarifrage eine Verständigung nicht zu erzielen gewesen, daß die Erfüllung der gemeinsamen, von Oestreich, Preußen, Sachsen, Anhalt-Deßau, Anhalt-Röthen, Anhalt-Bernburg, Hamburg und Lübeck dargelegten Wünsche nach einer durchgreifenden Ermäßigung der Elbzölle in entgegengesetzten Rechten und Interessen anderer Staaten ein unübersteigliches Hinderniß gefunden hatte, zu entnehmen war, daß eine Einigung nicht zu erzielen sei.

Eingestandenermaßen sollen die Elbzölle dazu benutzt werden, um durch Erschwerung der Schiffahrt die Eisenbahnverwaltungen (hannoversche Staatsbahn) in den Stand zu setzen, größeren Gewinn zu erzielen und daneben die

Höhe gewisser Landtransitabgaben (Mecklenburg) sicher zu stellen, während die wiener Congressacte nicht einmal die rein finanzielle Berechtigung der Schiffsabgaben auf den conventionellen Flüssen einräumt, sondern als oberste Norm hingestellt hat: Beförderung des Handels durch Erleichterung der Schifffahrt.

Bei dieser Lage der Sache möchte ein ernstes Auftreten und Einschreiten der zu gemeinsamen Anträgen gegen die jetzige Höhe der Elbzölle vereinigten Staaten an der Zeit sein.

Die namentlich von mecklenburgischen Federn betonte Behauptung — die auch in No. 16 dieser Blätter Eingang gefunden hat —, daß nämlich der Verkehr auf der Elbe keineswegs unter dem Druck der gegenwärtigen Zölle so sehr leide, und daß der Verkehr ja immer noch eine Zunahme zeige, wird bei einer unbefangenen Untersuchung nicht Stich halten, da diese Ansicht von einer, ungeachtet der vorgeschügten Ungunst der Zollverhältnisse, prosperirenden Elbschifffahrt der Wirklichkeit nicht entspricht, und da das bloße Factum einer Zunahme des Transportquantums ohne alle Rücksicht auf die Waarengattungen und auf die Art des Geschäftsbetriebes, vielleicht einen täuschenden Schein, allein keineswegs an sich schon den Beweis für einen realen und nachhaltigen Aufschwung des Verkehrs liefert. In den letzten zwölf Jahren hat der allgemeine Handels- und Schifffahrtsverkehr in allen Ländern eine so großartige Entwicklung und progressive Ausdehnung erfahren, wie niemals früher in einem gleichen Zeitraum. Wenn nun gewisse Verkehrsbeziehungen in dieser Periode auch auf der Elbe zugenommen haben, aber lange, nicht in demjenigen Verhältniß, wie der allgemeine, oder auch ein analoger sonstiger Verkehr, so kann von einem erfreulichen Aufschwung derselben doch sicher nicht die Rede sein.

Das in Hamburg seewärts eingeführte gesammte Waarenquantum betrug dem Nettogewicht nach

im Jahre 1857: 21,305,000 Ctr.

dagegen im Jahre 1846: 10,721,000 „

im Jahre 1857 also mehr: 10,584,000 Ctr.

Das von Hamburg aus nach der Oberelbe verladene gesammte Güterquantum betrug im Jahre 1846: 5,256,800 Ctr. Dasselbe hätte, bei gleicher Entwicklung mit dem allgemeinen Verkehr (wie dies auch vor 1846 der Fall war) im Jahre 1857 ein Quantum aufweisen müssen von: 10,542,000 Ctr., während in Wirklichkeit nur 5,714,000 Ctr. von Hamburg aus in oberelbische Rähne verladen worden sind, oder 458,000 Ctr. mehr als im Jahre 1846, was nur eine Zunahme um ungefähr 9% ergibt — gegen 99% beim allgemeinen Verkehr.

Die zunächst Betheiligten, die Vertreter des magdeburger Handelsstandes

haben sich mit ihren Beschwerden an die Landesvertretung gewendet und haben dort eine so günstige Aufnahme gefunden, daß die Petitionen sowol in den Commissionen wie in den Plenarsitzungen der Staatsregierung einstimmig — wie dies durch die Präsidenten constatirt worden ist — zur Berücksichtigung überwiesen worden sind.

Und in der That, Abhilfe ist dringend nothwendig. Mit bitterem Gefühl muß man in englischen Blättern lesen:

Kein Fluß, den wir kennen, hat dasselbe Maß der Mißhandlung zu erdulden gehabt, wie die Elbe. Dieser edle Fluß, der in den Gebirgen Böhmens entspringt und eine treffliche Verbindung bildet zwischen den reichen Ländern in dem Herzen Deutschlands und dem Ocean, welcher den deutschen Namen führt, scheint dazu ausgewählt zu sein, um den Beweis zu führen, was der Mensch zu leisten vermag, wenn es gilt, mittelst der ärmlichsten Künste und jämmerlichsten Aushilfen den wohlthätigen Ansichten des Schöpfers entgegenzuwirken.

Und anderwärts:

Wie aber ist es möglich, wird man nun fragen, daß, wenn die Höfe von Berlin, Dresden und Wien mit Hamburg im Verein gegen diese Zölle Einsprache erheben, welche den Handel von dem Flusse vertreiben, der seit Jahrhunderten bis nach Böhmen hinein vorgedrungen ist, wie kann es geschehen, daß unter solchen Umständen diese verderblichen Abgaben beibehalten werden können? Weil — antworten wir, mit der Bewunderung, mit welcher das Publicum in England diese Antwort aufnehmen wird — weil vermöge einer nach Maßgabe des wiener Vertrages unter den Uferstaaten abgeschlossenen Convention Einstimmigkeit nöthig ist, um eine Abänderung zu bewirken und Hannover und Mecklenburg selbstsüchtigerweise ihre Zustimmung zu dem Vorschlage verweigern, über den sich die Mehrheit der Staaten verständigt hat. Bevor wir aber näher auf eine Sache eingehen, welche lebhaft darthut, wie die wahren Interessen Deutschlands seiner absurden politischen Spaltung geopfert werden, erlauben wir uns zu fragen, was Lord Malmesbury in Bezug auf den stader Zoll thut &c. Solchen mißachtenden Aeußerungen des Auslandes gegenüber, die in so herber Weise unterstellen, daß hier deutsche Ehre und Wohl gefährdet werden, nur um den eigenen Säckel zu füllen, und besonders in Anerkennung der schweren Folgen, welche es für einen großen Theil des preußischen und deutschen Vaterlandes nach sich ziehen muß, wenn die jetzigen Elbzölle eine den Verhältnissen und den Verträgen entsprechende Ermäßigung nicht finden, ist es gewiß Pflicht für jeden, welchem das Wohl des Vaterlandes zu wahren und zu fördern obliegt, so weit an ihm ist, auf Beseitigung dieses Uebelstandes hinzuwirken.