



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

F.: Die Binnenzölle im Zollverein.

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

## Die Binnenzölle im Zollverein.

Nach der Befreiung vom französischen Joch wandte das deutsche Volk die jetzt ganz anders gebildeten und geschärften Augen auf seine inneren Verhältnisse. Nach Jahrhunderten eines leidentlichen Zustandes endlich einmal thatsächlich und selbständig ein maassgebendes Gewicht in der großen europäischen Politik ausübend, fühlte Deutschland jetzt doppelt, wie sehr es in der inneren Entwicklung und Bewegung durch die aus dem Mittelalter und den folgenden Jahrhunderten einer bemitleidenswerthen Zersplitterung und Ermattung übernommenen Zustände und Einrichtungen, Gewohnheiten und Rechte behindert werde. Am empfindlichsten machte sich dieses auf dem Gebiete geltend, wo jeder Einzelne jeden Augenblick mit den öffentlichen Formen und Verhältnissen in Berührung kommen kann, auf dem Gebiete der Volkswirtschaft. Der öffentliche Verkehr, die gesammte Bewegung und Wechselbeziehung aller einzelnen Zweige der Wirthschaft litt grade am meisten noch unter den Fesseln und Resten einer zu Grabe gegangenen Bildungsperiode, unter der Herrschaft erstarrter Zollverhältnisse, welche selbst zur Zeit ihrer Entstehung kaum aus wirtschaftlichem und staatlichem Bedürfnis, sondern vielmehr diesem schnurstracks entgegen aus dem überwiegenden und einseitigen Interesse des einen Reichsstandes hervorgegangen waren. Das Zollrecht war der Fürsten und Reichsherren vornehmstes Mittel geworden, um vom öffentlichen Verkehr Geldsteuern zu erheben. Jeder von ihnen erkannte nur als seinen Vortheil, so viele Zollstätten wie möglich überall zu besitzen, wo des Reiches öffentlicher Verkehr sein Gebiet berührte, und beurtheilte und behandelte wenigstens in den meisten Fällen nur von diesem Standpunkte aus den Handel und Wandel des Volkes. So viele Herrschaften, so viele Zollbezirke lagerten im Reiche neben und gegen einander und alle hatten nicht nur an den Grenzorten sondern kreuz und quer durch das ganze große oder kleine Gebiet Haupt- und Neben Zollstätten, die jede Bewegung der Volkswirtschaft an die nächste Scholle fesselten und für sich allein schon erklärlich machen würden, wie das Reich vom 16. bis zum 19. Jahrhundert so gänzlich von der Wirthschaft glücklicherer Nachbarländer in Abhängigkeit gerathen konnte. Die Zeit minderte zwar diese

Zollbezirke der Zahl nach um ein Beträchtliches, ließ aber dennoch im Wesentlichen das Zollwesen des zu einem Staatenbunde jetzt umgewandelten Reiches unverändert, so daß immer noch durch Zollschranken getrennt die Bundesglieder, die so eben im aufopferungsvollen Nebeneinanderstehen die schwersten und siegreichsten Kämpfe zur gegenseitigen Befreiung überstanden hatten, jedes das andere in den inneren und wichtigsten Verhältnissen als Gegner betrachten mußten, welche wirthschaftliche Vortheile nur mit einer entsprechenden Schädigung der Nachbarn und eigene Nachtheile mit gegnerischen Vortheilen bezahlten. Zugleich mußte das ganze Volk erkennen, daß die kaum gewonnene politische Freiheit in steter Unsicherheit und Gefahr bleiben werde, wenn nicht durch eine Befreiung von allen inneren Fesseln und Hemmnissen die wirthschaftliche Selbstständigkeit als bleibende und sicherste Grundlage für die politische ermöglicht werde. Folgerichtig also wandte sich der Drang nach Befreiung von außen nach innen und richtete sich zunächst gegen das überlieferte Zollwesen, um dies bis dahin wirksamste Mittel der Trennung und Zersplitterung zu einem jetzt ebenso wirksamen Mittel der Einigung und Zusammenfügung umzuwandeln. Zwei Zielpunkte traten dabei als die nächstliegenden von selbst in den Vordergrund, 1. Die Niederreißung aller inneren Zölle in den einzelnen Bundesstaaten und dieser gegen einander und 2. die Herstellung eines gemeinsamen Schutzollsystemes, das die deutschen Bundesstaaten nach außen und nach innen gegen die wirthschaftlich und politisch überlegenen Staaten als ein gemeinsam arbeitendes und handelndes Reichsganze zusammenzuschließen und darzustellen vermöchte.

Während Oestreich durch die eigenen Verhältnisse auf andere Bahnen angewiesen und von einem maassgebenden Einflusse auf Deutschland nach dieser Richtung hin ferngehalten wurde, war Preußens Interesse mit einer Reform des deutschen Zollwesens unmittelbar verbunden und in vielen Beziehungen davon abhängig. Zuerst von einem Binnenzollsystem zu einem Grenzzollsystem übergegangen, wurde es durch die Zerstückelung und Zerissenheit seiner Grenzlinien gezwungen, das Zollwesen der benachbarten Bundesstaaten in das eigene herüberzuziehen und dieses, um es nur möglich zu machen, über jene zu erweitern. Die eigene Lage und Gestalt zwangen Preußen unabweislich zur Bildung einer Zolleinigung mit den nachbarlichen Bundesstaaten. Nicht minder hing mit der ganzen damaligen inneren Sachlage in Deutschland zusammen, daß diesem Streben Preußens ein verwandtes und erleichterndes von Seiten der mittel- und süddeutschen Staaten begegnete. Denn Befreiung der volkwirthschaftlichen Kräfte und Zustände im Innern, ein gemeinsames Zusammenstehen zum Schutz deutscher Volkswirtschaft nach außen waren seit dem französischen Friedensschlusse die nächstliegenden und lautesten Bedürfnisse geworden.

Wenn dennoch Preußens Versuche, eine wirthschaftliche Neubildung Deutschlands durch die Bundesversammlung, als das gesetzliche Organ der noch übrig gebliebenen deutschen Reichseinheit herzustellen, scheiterten, so lag dieses eben nur an diesem staatlichen Organe selbst und dessen Formen, die dasselbe zur Leitung einer zeitgemäßen Umgestaltung der inneren Verhältnisse Deutschlands durchaus unfähig machten. Der preußische Bundestagsgesandte selbst sprach sich darüber auf's Unverhohlenste in einer Denkschrift an den König von Preußen vom 29. Jan. 1831 aus. „Die Schöpfung eines allgemeinen deutschen Zoll- und Handelssystemes, sagt er unter Anderm, oder irgend einer anderen bleibenden Institution ähnlicher Art ist eine Aufgabe, deren Lösung dem Bunde so lange unmöglich bleiben wird, als derselbe nicht eine andere von der jetzigen ganz verschiedene Organisation besitzt. Hätte irgend einer der mächtigeren Bundesstaaten auch verfassungsmäßig einen größeren Einfluß in der Bundesversammlung als gegenwärtig, wo keinem Bundesstaate von den 70 Stimmen des Plenums mehr als 4 und von den 17 Stimmen des engeren Rathes mehr als 1 zukommt, so müßte man sich doch von jedem Versuche, die Begründung von jener für Deutschlands Gesamtinteresse wünschenswerthen Institution durch den Bund zu betreiben und hierzu die Initiative zu ergreifen, schon aus den oben bezeichneten allgemeinen und in der Natur des Bundesverhältnisses liegenden Gründen und noch mehr durch die bereits gemachten Erfahrungen zurückgehalten finden zc.“ Nicht einmal das konnte auf diesem Wege erreicht werden, daß der Waarendurchzug von einem Bundesstaat durch den anderen in einen dritten unter gleichmäßige Bedingungen gestellt wurde.

Damit war denn die Gründung und Entwicklung eines deutschen Zollvereins und der Haupttheil einer Handelspolitik des deutschen Staatenbundes von seinem gesetzlichen Bundesorgane ganz getrennt und auf den Weg privater gütlicher Uebereinkunft und Verhandlung zwischen den einzelnen Bundesgliedern gewiesen. Wie auf die Weise der Verein sich nach und nach zusammenfügte, ist bekannt, ebenso daß in Folge seines privativen Charakters der Verein bis jetzt noch nicht den Grenzen des Staatenbundes gemäß hat ausgebildet werden können. Aus demselben privativen Charakter entspringt aber auch noch der weit folgenreichere Nachtheil, daß jedes einzelne Vereinsglied nicht nur dem anderen, sondern auch dem ganzen Vereine gegenüber als durchaus gleichberechtigt dasteht und jede Förderung des Gesamtinteresses von der einseitigen Förderung oder Nichtverletzung des eigenen abhängig machen darf, ein Nachtheil, der jeden gewünschten und nothwendigen Schritt nach vorwärts erschwert, verzögert, oft unmöglich macht. So wenig der Verein bis jetzt in seiner Ausdehnung die Grenzen des deutschen Bundesgebiets hat erreichen können, sondern selbst die deutschen Meere immer nur in gebrochener und zerstückelter Linie erreicht, ebensowenig hat er Fähigkeit und Kraft gezeigt,

trotz allem Drängen und Treiben von Seiten einzelner und gerade der mächtigsten Vereinsglieder, trotz der in diesen Verhältnissen klar und scharf geprägten öffentlichen Meinung, die beiden maassgebenden Grundsätze in folgerichtiger und genügender Weise durchzuführen. Stets nur nach langjährigen, durch Sonderinteressen rücksichtslos hingehaltenen Verhandlungen konnte von dem allgemein als nothwendig Erkannten ein kleinstes Bruchtheil erreicht werden.

Von dem einen Widerspruch zwischen dem Beabsichtigten und dem Thatsächlichen hat sich der Zollverein endlich, aber freilich auch erst nach langem Drängen und Verhandeln befreien dürfen. Mit der Einfuhr fremdländischer Waaren in Deutschland, gegen welche das Schutzsystem doch nur gerichtet sein konnte, besteuerte der Verein auch die Durchfuhr derselben durch Deutschland und erhob also von den Waaren einen Zoll, welche die eine Grenze des Vereinsgebietes nur betraten, um es an der gegenüberstehenden wieder zu verlassen. Man bestrafte also, was nur Nutzen brachte, man hielt fern, was auf Schutz und Erleichterung jeder Art gerechtesten Anspruch hatte. Der Druck dieser Abgaben, 17 $\frac{1}{2}$  Pr. vom Zollcentner, wurde natürlich am schwersten in den beiden außerhalb des Vereins stehenden, doch dessen übermeerischen Handel zum größten Theil vermittelnden Seehandelsstädten Hamburg und Bremen empfunden, wo die Einfuhr von außerdeutschen Erzeugnissen und die Ausfuhr der deutschen in mächtigster Strömung sich einander begegnen. Beider Märkte Handelsstand erhob deshalb auch schon seit Jahren mit zäher Kraft und erfahrungreicher Sachkenntniß den Widerspruch und bot alle Mittel des Wortes und der Schrift auf, um die Durchgangszölle in ihrem wahren Wesen als eine Strafe und Fessel des gesammten deutschen Handelsverkehrs von der öffentlichen Meinung erkannt und verurtheilt zu sehen. Bremen vor Allem, nach glücklich überstandener Handelskrise noch kraftvoller emporstrebend, war unermülich in wohlgeleiteter und begründeter Agitation gegen diese Zölle, von deren Aufhebung die Stadt mit Recht eine ausgiebige Förderung ihres ohnedies schon wachsenden Expeditions-handels erwartete. Im J. 1849 führte Bremen durch deutsches Gebiet in die Schweiz 73,311 Centner Waaren und nach Oestreich 173,907 Centner, dagegen im J. 1857 dorthin schon 496,147 Ctnr. und hierhin 3,620,699 Ctnr. In ähnlicher Weise hatte auch der Waarenzug von Bremen aus in die süd-deutschen Staaten zugenommen. Obwol also keineswegs der Fehler des Zollsystems das Aufblühen eines Durchfuhrhandels von Nordwesten nach dem Südosten hatte verhindern können, so war dennoch die Behauptung im vollen Recht, daß der Aufschwung trotz der Zölle geschehen sei und ohne dieselben in weit größerem Maassstabe statthaben werde. Ebenso begründet war auch die warnende Hinweisung auf die Schienenwege, welche jetzt von Frankreichs nordwestlichen Seehandelsplätzen, von Havre, Fecamps, Boulogne über Paris,

Strasburg und Basel in gefährlicher, durch übermäßige Tarifrinderung noch vermehrter Weise den deutschen Handelsstraßen Abbruch zu thun und thatsächlich schon dieselben Waaren, insbesondere Baumwolle und Kaffee, in die Schweiz und Süddeutschland bis nach Augsburg zu liefern begonnen hatten. Das Bremer Handelsblatt arbeitete jetzt unablässig auf das eine Ziel und benutzte die Gelegenheit der Zollconferenzen, 1857 in Berlin und 1858 in Wien zwischen Oestreich und dem Zollverein, und die Versammlung der deutschen Volkswirthe, um immer von Neuem die Aufhebung der Durchgangsabgaben zur Berathung zu bringen. Auch die Handelskammern anderer, besonders der rheinischen Städte traten dieser Agitation bei. Während Belgien und Holland solche Durchgangsabgaben lange aufgehoben hatten, die Schweiz dieselben auf die unbedeutende Controlabgabe von 5 Cts. herabsetzte, während die französischen Bahnen in schneller Steigerung ihre Mitwerbung geltend machten und auch die, sich ihrer Vollendung nähernden deutschen Bahnen von der Steigerung des Frachtverkehrs ihre Nahrung erwarteten, während die Presse, die volkswirtschaftlichen Vereine, die Kammern einzelner Bundesstaaten sich für diese Frage lebhaft und entschieden immer und immer wieder aussprachen, kam der Zollverein um keinen Schritt vorwärts. Die zweite hannoversche Kammer erhob im J. 1858 die Aufhebung dieser Zölle zum Beschluß. Auch Preußen drang jetzt mit Entschiedenheit darauf. Dennoch wurde kurz vor der Entscheidung die Lösung der Frage noch einmal hinausgeschoben. Baden nämlich wies in einer Denkschrift nach, daß durch eine einseitige Aufhebung der Durchgangszölle der Rheinstraße neben der französischen auch in den deutschen Bahnen eine nur gefährliche Mitwerbung erstehet, und daß der gewissen und gänzlichen Verödung des Rheines nur durch die nachdrücklichste Minderung oder Aufhebung der Rheinzölle abgeholfen werden könne. Diesem widersetzten sich wie immer Hessen-Darmstadt und Nassau, denn die Rheinzölle hatten im J. 1857 jenem 575,740 Frös. und diesem 672,545 Frös. ertragen. Der Einzelvortheil trat dem Gesamttwohle wieder hindernd entgegen. Die Verhandlungen drohten mit der gewohnten Verzögerung in graecas Calendas, als unerwartet zum Schlusse des Jahres 1860 die widersprechenden Vereinsstaaten nachgaben und mit einer beträchtlichen Minderung der Rheinzölle die Aufhebung der Durchgangszölle verkündigt wurde.

Ein zweiter Widerspruch, schneidender als dieser erste, für den gesammten Verkehr Deutschlands drückender, für den Entwicklungsgang der Dinge im Zollvereine weit bezeichnender, ist zwar durch jene Rheinzollminderung wieder um etwas gemildert, aber im wesentlichen noch derselbe geblieben. Von den deutschen Strömen müssen die beiden, welche die wichtigsten Verbindungsstraßen zwischen dem inneren Deutschland und der Nordsee sind, ihre mittelalterlichen Fesseln immer noch tragen und haben trotz Bittens und Bettelns, trotz

Klagen und Warnungen, trotz officieller Erhebungen und statistischer Nachweise bis jetzt nicht erreichen können, daß auch sie wie die Landstraßen und die kleineren Flüsse folgerichtig nach des Vereines Grundsatz, Zölle sind nur an den Grenzlinien zu erheben, behandelt wurden. Schon zu Ende des 16. und zu Anfang des 17. Jahrh. finden wir einmal von den Herzögen von Bayern der Stadt und dem Bisthum Passau gegenüber, ein andermal von dem Kurfürsten von Sachsen entgegen dem Stapelrechte der Stadt Leipzig als Grundsatz ausgesprochen, daß die großen Ströme Welthandelsstraßen seien und das in ihnen hinabfließende Wasser von den Herren der Ufer so wenig beherrscht wie festgehalten werden könne, daß also auch die Herrschaft über dieselben nicht ihnen allein, sondern allen Gliedern des Reiches gebühre. Niemand hörte auf solche Worte und die Neuzeit mußte jene Welthandelsstraßen mit allen Riegeln und Fesseln übernehmen, wodurch das Mittelalter das „freie“ Fahrwasser und vor Allem den „freien“ deutschen Rhein an die zahllosen Zollstätten angefettet hatte. Manches ist zwar seit der Niederlegung der napoleonischen Herrschaft geschehen, und wir wollen immerhin das jüngst von Hessen und Nassau zugestandene Opfer mit Dank anerkennen, aber bevor die Art nicht an die Wurzel gelegt ist, hat der Verein seiner pflichtgemäßen Aufgabe noch nicht volle Rechnung getragen. Alle Rheinzölle und alle Elbzölle — denn der Elbe geschieht ein noch lauter schreiendes Unrecht — müssen in wenige Grenzzölle verwandelt und diese nicht als Finanzquellen, sondern nur als Zuschuß zu den Mitteln der Stromerhaltung behandelt werden.

Die Zeit, welche die Binnenzölle schuf, betrachtete das Zollwesen und den Handelsverkehr aus ganz anderen Gesichtspunkten, als wir gottlob gelernt haben. Bei einer höchst mangelhaften Finanzwirtschaft und dem lückenhaftesten Steuerwesen, bei ihrer unausgesetzten Geldbedürftigkeit waren die Landesherren gezwungen, die ihr Gebiet berührende Waarendurchfuhr als einen Gegenstand geldwirtschaftlicher Speculation, die Zollämter als Mittel einer ungeraden Steuererhebung zu behandeln, in der Meinung, solche Steuern träfen am allerwenigsten den eigenen Unterthan. Je mächtiger der Waarenstrom in einer Straße auf- und abfloß, um so näher drängten sich in ihr die Zollstätten, so daß wir thatsächlich in Schrift und Urkunde eine unzählbare Menge derselben verzeichnet finden. Das 18. Jahrh. führte in dieses Zollwesen, hauptsächlich in Oestreich unter Maria Theresia und Joseph dem Zweiten, in Preußen unter Friedrich dem Zweiten neue Grundsätze ein und begründete darauf das sogen. Handelssperresystem, behandelte aber die Durchfuhrzollstätten ganz nach den alten Grundsätzen und ließ sie am Rhein wie anderswo in der Hauptsache unangetastet. Zum Schluß des Jahrhunderts erhob zuerst die französische Republik auf dem Rastatter Congreß die Forderung einer Regulirung der inneren deutschen Stromzölle, und unter Napoleons Einfluß entstand denn für

den Rhein das Schiffahrts-Detroy, welches, durch den Reichsdeputationshauptschluß vom 24. Febr. 1803 eingeführt, die Rheinoctroyconvention vom 15. August 1804 zur Folge hatte. Diese betraf nur den Rhein von Straßburg bis zur niederländischen Grenze, zerlegte die Zollabgabe in einen Schiffs- oder Recognitionss- und einen Waarenzoll, bestimmte jenen für jede berührte Zollstätte von jedem leeren und beladenen Schiff im Verhältniß zu seiner Ladungsfähigkeit — 10 Cts. bis 15 Frcs. auf 15—5000 Ctnr. — und diesen für die Strecke von Straßburg bis zur niederländischen Grenze auf 2 Frcs. zu Berg und 1 Frc. 33 Cts. zu Thal für den Ctnr. Neben dieser „vollen Gebühr“ wurde für weniger kostbare Waaren eine Viertels- und Zwanzigstelgebühr, für Bau- und Nutzholz ein besonderer Zollsatz festgestellt. Damals schon sollten diese Zölle nur als Kostenbeitrag zur Erhaltung der Wasserstraßen und zur allmäligen Ablösung der Entschädigungsrenten erhoben werden.

Der Pariser Friedensschluß stellte auch die Rheinzollfrage wieder in den Vordergrund. Dem Art. V. des Friedensinstrumentes zu Folge veränderte die Wiener Congreßacte vom 9. Juni 1815 den damaligen Besitzverhältnissen der Rheinufer gemäß die Detroyconvention, stellte in den Art. 108—116 die allgemeinen Grundbestimmungen über Flußschiffahrt und Flußzölle fest und gab in 32 Zusatzartikeln die besonderen Bestimmungen über das Rheinzollwesen. Eine Centralcommission in Mainz sollte über die einzelnen und örtlichen Fragen mit Zugrundelegung des Detroy und der Zusatzartikel ein schlußgiltiges Reglement ausarbeiten, traf aber bald auf Schwierigkeiten so mannigfacher und hartnäckiger Art, daß die neue „Rheinschiffahrtsconvention erst am 17. Juli desselben Jahres in Kraft treten konnte. Diese umfaßte jetzt den Stromlauf von Basel bis zum Meer. Die Unterscheidung zwischen Schiffs- (Recognitionss-) und Waarenzoll, zwischen der vollen, Viertels- und Zwanzigstelgebühr und die weiteren hierher gehörigen Festsetzungen wurden beibehalten und der ganze Zollsatz nach den Uferlängen vertheilt und um die auf die Niederlande, Baden und Frankreich fallenden Antheile erhöht. Zu Thal blieben 15, zu Berg 16 Zollstätten. Die 1804 errichtete gemeinsame Verwaltung wurde aufgehoben, und jeder Staat sollte seinen Zollantheil an eigener Zollstätte erheben. Der gesammte Zoll zu Berg stellte sich jetzt auf 2 Fr. 69,<sup>21</sup> Cts. zu Thal auf 1 Frc. 79,<sup>47</sup> Cts.

Diese Convention blieb seitdem, auch im entwickelten Zollverein, maassgebend, erfuhr jedoch im Einzelnen verschiedene Veränderungen. Manche Waaren wurden aus der höheren in die niedere Klasse gesetzt, die vierte und letzte Klasse ganz vom Zolle befreit, die Schiffsgebühr für die unbeladenen Schiffe aufgehoben, für die beladenen auf die Hälfte gemindert. Dertliche Erleichterungen traten durch Sonderverhandlungen der betreffenden Rheinuferstaaten in's Leben. Baden und Frankreich ließen durch eine Uebereinkunft vom 3.

1846 ihren freilich unbeträchtlichen Zoll zwischen Straßburg und der Lauter fallen. Die niederländische Regierung und Preußen vereinbarten durch einen Schiffahrtsvertrag vom J. 1837 einzelne Zollerleichterungen und jene hob am 8. Aug. 1850 ihren Rheinzoll mit dem im J. 1831 festgestellten *droit fixe*, zugleich auch für die Schiffe der deutschen Rheinuferstaaten auf. Auch Preußen für sich allein verordnete manche Zollerleichterungen. Preußen, Bayern, Württemberg bestimmten eine gegenseitige Erlassung ihrer Schiffahrtsabgaben mit Vorbehalt der Schiffsgebühren durch den Vertrag vom Jahre 1833 auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen für alle im freien Verkehr dieser Staaten sich bewegenden deutschen Erzeugnisse, welchem Vertrag auch Hessen, Baden, Nassau, Frankfurt beitraten.

Die mit dem Rhein jetzt in Mitbewerb tretenden Eisenbahnen machten noch weiter gehende Erleichterungen nothwendig. In der Zollconferenz zu Wiesbaden stellte die preußische Regierung den wiederholten Antrag, daß die volle Gebühr auf die Hälfte herabgesetzt werde, doch Hessen und Nassau wollten vom Bergzoll nur  $\frac{1}{2}$ , vom Thalzoll nichts nachlassen. Der Beschluß setzte fest, daß jene beiden stets den Widerspruch haltenden Staaten vom bisherigen Antheil  $\frac{2}{3}$ , Baden, Preußen, und Bayern  $\frac{1}{2}$  erheben sollten. Diese Ueber-einkunft, im April 1853 bis zum J. 1865 verlängert, stellte den Bergzoll zur vollen Gebühr auf 96,<sup>40</sup> Cts., den Thalzoll auf 73,<sup>97</sup> Cts. Doch alles dieses waren nur halbe Maßregeln und konnte die Klagen und Forderungen des Schiffer- und Handelsstandes nicht verstummen machen. Preußen, Bayern, Baden und die Niederlande drängten unaufhörlich zu weiterer Zollminderung, die französische Regierung erklärte sich zu jeder bereit, dennoch konnte seitdem nichts erreicht werden, als die von Bayern vorgeschlagene Versezung der rohen Baumwolle, deren Ueberfuhr nach Süddeutschland und die Schweiz die neuen französischen Eisenbahnen an sich zogen, in die Klasse der Viertelsgebühr. Die Bahn von Havre über Paris nach Basel brachte im J. 1856 nur 10,770 Ctnr., im J. 1857 schon 35,528 Ctnr. roher Baumwolle und Kaffee über Basel, Sädingen, Waldshut, Friedrichshafen in die westliche und östliche Schweiz, über Basel und Haltringen in's badische Wiesenthal und nach Borsarlbeg, über Rehl nach Ettlingen, Württemberg bis nach Augsburg; auch Ludwigshafen und Mannheim bezogen über Metz und Lorbach dieselben Waaren. Noch gefährlicher drohten jetzt die deutschen Eisenbahnen, die von Bremen durch Bayern, Württemberg und Baden in die Schweiz und nach Oestreich die übermeerischen Waaren brachten. Endlich trug Baden wieder auf der im J. 1859 gehaltenen Zollconferenz darauf an, daß die volle Gebühr des Bergzolls auf  $\frac{1}{2}$  herab-gesetzt werde und Preußen verlangte dasselbe für den Thalzoll. Hessen und Nassau wollten aber diesen unverändert lassen und jenen für sie beide auf  $\frac{1}{2}$ , für die übrigen Staaten auf  $\frac{1}{3}$  herabsetzen, dagegen, wie wir oben gesehen

haben, die Durchgangsabgaben aufheben. Die zögernden Verhandlungen endigte der schon erwähnte Beschluß, welcher mit der Aufhebung dieser die letzte und bedeutendste Ermäßigung der Rheinzölle zu Stande brachte.

So treten in dieser neuesten Geschichte der Rheinzölle sämtliche guten und schlimmen Seiten unserer Zustände an das Licht. Ueberall bethätigt sich ein zweifelloses, klar bewußtes Drängen nach Befreiung von veralteten und drückend gewordenen Fesseln, die unter dem Schein des Rechtes zu bitterem Unrechte für jedermann geworden sind, überall das laute Verlangen, die thatsächlichen Zustände und Einrichtungen in Uebereinstimmung mit den Forderungen und Ergebnissen des durch Erfahrung und Nachdenken gebildeten Bewußtseins zu setzen, überall der dringliche Wunsch, ein Gemeinwohl Deutschlands vor dem Sonderbehagen der Einzelglieder zur Anerkennung zu bringen, aber auch überall ein hartnäckiges Gegenüberstellen dieses Sonderinteresses, ein rücksichtsloses Geltendmachen des aus mittelalterlichen Zeiten überkommenen Einzelrechtes und darum überall auch nur ein mit saurer Mühe erzwungenes Vorwärtsschreiten, eine stets nur stoß- und stückweise zugelassene und in demselben Augenblick wieder gehemmte Weiterentwicklung. Von der Volkswirthschaftslehre sind die Binnenzölle lange verurtheilt als eine schwere Beeinträchtigung des gesammten Verkehrs, die Steuerverfassung ist längst in einer Weise ausgebildet, welche jene im Mittelalter beliebte Steuererhebung durch innere Zölle mehr als entbehrlich gemacht hat, und immer noch nicht hat der „freie“ deutsche Rhein, des Reiches goldne Handelsstraße, das Symbol aller patriotisch schwärmenden Redner und Dichter, das Glück erleben dürfen, seine ältesten und beengendsten, seine am längsten und lautesten bejammerten Fesseln zerbrochen zu sehen, immer noch nicht hat der deutsche Zollverein, auf dem Boden einer geläuterten Volkswirthschaftslehre und in der Absicht einer nie ruhenden Förderung der deutschen Volkswohlfahrt begründet, soviel moralische und staatliche Kraft gewinnen können, um ein für allemal das Gesamtwohl des Ganzen als Quelle des Wohles der Einzelnen zur Geltung zu bringen. Abermals hat man sich durch halbe Maafregeln in die Lage versetzt, nach kurzerer oder längerer Frist dieselben unerquicklichen Verhandlungen, und wer weiß, ob dann zu besserem Ziele, wieder aufnehmen zu müssen. Glücklicher waren die Donau und die Weser, welche beide durch die Beiträge ihrer Uferstaaten von der Last der Binnenzölle befreit wurden, doch den ganzen ertödtenden Druck des mittelalterlichen Zollwesens trägt immer noch die deutsche Elbe, die zweite Hauptwasserstraße, welche das deutsche und europäische Binnenland mit den übermeerischen Handelsgebieten verbindet und zugleich Deutschlands vornehmster Handelsstadt Leben und Nahrung gibt. Die Elbe kann sich leider rühmen, unter allen deutschen Strömen am stiefmütterlichsten auch vom Zollverein behandelt zu sein und am gründlichsten von den

öffentlichen Zuständen Deutschlands die bitteren Früchte eingekernt zu haben. Die Wiener Acte bestimmte in Art. 108, daß Bevollmächtigte der Uferstaaten der conventionellen Flüsse spätestens 6 Monate nach Beendigung des Congresses zur Aufstellung der neuen Ordnungen zusammentreten sollten, aber erst nach 48 Monaten begann die Elbschifffahrtscommission am 19. Juni 1819 in Dresden ihre Sitzungen. Zu Anfang derselben wurde ausdrücklich anerkannt, daß die Bestimmungen der Art. 108—116 der Wiener Acte als Basis und alleinige Richtschnur bei den Verhandlungen zu dienen hätten und daß der Fluß in seinem Laufe als ein gemeinsames organisches Ganze zu behandeln sei. Die Verhandlungen weisen aber nach, daß alsbald in steter Steigerung eine grade entgegengesetzte Auffassung sich geltend machte und jede Veränderung in den Schiffahrts- und Zollverhältnissen der Elbe vom Interesse und der Zustimmung jedes einzelnen Uferstaates als der einzigen Grundlage abhängig wurde. Oestreich und Hamburg strebten zuerst mit Ernst nach einer zeitgemäßen Umwandlung des Elbzollwesens, indem vor allem jenes das Rheinoctroy zu Grunde gelegt haben wollte. Dagegen machte Hannover sogleich auf's Entschiedenste den gegnerischen Standpunkt geltend und behauptete, die Erleichterung der Schiffahrt dürfe nicht auf Kosten „wohlerworbener Rechte“ geschehen, vielmehr sei jedes Zugeständniß als ein freiwilliges Opfer dankbar anzuerkennen; die Verhältnisse vor 1815 und nicht das Rheinoctroy seien die billige Basis jeder neuen Ordnung. Die übrigen Staaten, selbst Mecklenburg, neigten damals mehr zu Oestreich und Hamburg. Im J. 1821 wurde endlich der neue Elbzolltarif vereinbart, der den Normalsatz für den Hamburger Centner mit der Recognitiongebühr für das Fahrzeug auf  $27\frac{1}{2}$  g. Gr. festsetzte, wodurch in der That die Zollbelastung nur noch erhöht wurde. Der Stader Zoll, auch entgegen der Wiener Acte, wurde von den Verhandlungen ganz ausgeschlossen.

Zugleich war zum Beschluß erhoben, wenn die Nothwendigkeit es erfordere, solle der Revisionscommission vorbehalten bleiben, sowohl im Ganzen, wie für den Tarif der einzelnen Staaten eine Ermäßigung zu bewirken, wobei man auf ein „bereitwilliges Entgegenkommen von Seiten der Staaten rechne“. Auch die neue Elbschifffahrtsacte bestimmte in Art. 13, zum Wirkungskreise der Commission solle gehören, daß sie sich von der vollständigen Beobachtung dieser Uebereinkunft überzeuge und zur Abstellung von Beschwerden und zur Feststellung neuer Maßregeln einen Vereinigungspunkt zwischen den Uferstaaten bilde. Seitdem hielten vier Revisionscommissionen in 47 Monaten 123 Sitzungen und der Zolltarif von 1821 blieb im Wesentlichen unverändert. Der Normalsatz wurde sogar auf 33 Sgr. 11 Pf. für den Zollcentner erhöht. Alle eingetretene Erleichterungen sind nicht von der Commission, sondern durch ein freiwilliges Uebereinkommen der einzelnen Staaten, Preußen, Sachsen, Oest-

reich erreicht worden. Oestreich und Hamburg, also die beiden außerhalb des Vereines stehenden Uferstaaten, blieben sich treu im entschiedenen Bestreben auf eine möglich weitgehende Erleichterung der Schifffahrt und Umgestaltung des Zollwesens, Sachsen und Preußen traten seit 1850 zu ihnen hinüber und bei der letzten Conferenz 1858 brachte Preußen die am weitesten gehenden Zollerleichterungen in Vorschlag. Auch die beiden Anhalt haben sich dieser Partei angeschlossen und selbst Dänemark erbot sich schon 1851 zu einer Herabsetzung des Normalsatzes auf die Hälfte. Hannover jedoch und Mecklenburg, jenes innerhalb und dieses außerhalb des Zollvereins stehend, haben mit der rücksichtslosesten Zähigkeit den gegnerischen Standpunkt festgehalten und dem Gesamtwohl ihren finanziellen Vortheil, dem allgemeinen Bedürfniß und Verlangen die Zustimmung des Einzelnen, der Nothwendigkeit zeit- und pflichtgemäßer Umwandlungen das „historische Recht“ entgegengesetzt. Beide behaupten, daß bei Beurtheilung der Elbzollfrage die Berufung auf die Wiener Congreßacte rechtlich durchaus unstatthaft sei und daß die im Vertragswege einmal festgesetzten Tariffätze durch die Rücksicht auf eine Erleichterung des Verkehrs und des Handels keine Veränderung erleiden dürfen.

Die östreichischen und preußischen Erklärungen traten diesen Behauptungen stets offen und entschieden entgegen. „Ich habe meine Regierung,“ erklärte der östreichische Bevollmächtigte am 18. Nov. 1851, „hinsichtlich der aus den Elbschifffahrtsverträgen ihr zustehenden Ansprüche auf eine der Nothlage des Elbverkehrs entsprechende Verminderung der jetzigen Elbzolllast gegen die von der mecklenburgischen Regierung beharrlich festgehaltene Auffassung auf das Bestimmteste zu verwahren und ihr das volle Recht auf spätere ausreichende Geltendmachung dieser Ansprüche durch Anwendung der ihr dazu geeignet scheinenden Einwirkungsmittel vorzubehalten.“ Ebenso feierlich lautete die östreichische Erklärung im Juli 1858 gegen die Behauptungen Hannovers, Dänemarks und Mecklenburgs, als ob sie allein auf dem Boden des Rechtes ständen, wenn sie allen neuen Zollveränderungen ihre Zustimmung versagten. Auch der preußische Bevollmächtigte verwahrte sich dagegen zu gleicher Zeit mit derselben Entschiedenheit. Beide Großmächte erklärten beim Abbruch der erfolglosen Verhandlungen dieser vierten und letzten Commission gemeinsam: „Die gegenwärtige Commission ist durch beharrlich versagte Zustimmung einzelner Uferstaaten zu einer dem nachgewiesenen Verkehrsbedürfnisse wie dem Zwecke des Art. 30 der Elbacte entsprechenden Modification des Elbzolltarifs in die Lage versetzt, die ihr vertragsmäßig obliegenden Verpflichtungen nicht erfüllen zu können. Die Verantwortlichkeit für diesen beklagenswerthen Zustand und die daraus hervorgehenden Folgen trifft nur diejenigen, welche dabei beharren der in ihren wichtigsten Zweigen durch erdrückende Zollbelastung ge-

störten Elbschiffahrt und dadurch dem Handel überhaupt die durch die Wiener Congreßacte zugesicherten Wohlthaten vorzuenthalten. Die Regierungen reserviren sich die weiteren Maaßregeln, welche ihnen geeignet erscheinen, um eine Abhilfe gegen die längere Fortdauer der mit den Stipulationen der Wiener Verträge und der Elbacte im Widerspruch stehenden Elbzollverhältnisse herbeizuführen."

Diese Erklärungen zeichnen auf's Schlagendste den Stand der Parteien und legen die Ursache bloß, welche unsere öffentlichen Zustände immer noch unter dem Druck des aus dem Mittelalter ererbten Gesetzes und Rechtes leiden und seufzen lassen, und solchem gegenüber können wir nur wünschen, daß die heilenden Maaßregeln bald und in wirksamster Weise mögen ergriffen werden. Die Klagen des Elbschiffer- und Handelsstandes werden, gesteigert durch die jährlich fortschreitende Abnahme des Elbverkehrs, immer lauter und dringlicher, und können bei allem bereitwilligen Entgegenkommen von Seiten der deutschen Großmächte dennoch nicht die mindeste Abhilfe finden. Trotz der hohen und für die untern Uferstaaten besonders gewinnreichen Zollerhebungen, trotz der anerkannten Verpflichtung derselben zu unausgesetzter Stromregulierung, verwildern Strombette und Ufer von Jahr zu Jahr mehr, so daß das Gutachten der letzten Stromschaucommission im J. 1858 erklärte, „daß der gegenwärtige Zustand des Stromes von dem vorgesteckten Ziele noch weit entfernt sei, sich auch seit der letzten gemeinsamen Befahrung (1850) im Ganzen kaum gebessert habe.“ Die Abnahme des Elbverkehrs beweisen die Zolllisten in nur zu beklagenswerther Weise. Beim Zollamt Wittemberge passirten 1845 noch 2,489,032 Ctnr., im J. 1858 nur 271,666 Ctnr., davon an Kaffee in jenem Jahre 326,613 Ctnr., in diesem 41,371 Ctnr., Tabak 46,689 und 670 Ctnr., an Garnen 328,400 Ctnr. und 359 Ctnr. u. s. w. Dagegen hob sich die Durchfuhr von Seringen, welche allein eine Zollminderung auf  $\frac{1}{10}$  des Normalsatzes erfahren hatten, von 9,841 Ctnr. in jenem Jahre auf 141,371 Ctnr. in diesem. Und doch ist man immer noch wie zu Anfang weit entfernt, den ganz besonders und allein zum Schuß und zur Hebung der deutschen Volkswirtschaft begründeten Zollverein von diesem schneidendsten und folgenschwersten Widerspruche zu befreien, und doch hat man auch jetzt wieder in schleppenden Verhandlungen gezögert und gezauert, bis man dem Main und des Rheines Nebenflüssen wenigstens einige Erleichterung verschaffte, obwol doch niemand mehr zweifelt, daß endlich auch einmal der letzte Rest dieses mittelalterlichen Zollwesens verschwinden muß und wird.

F.