



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die mecklenburgischen Transitzölle.

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

kannte Kaiserkanal angelegt werden mußte. Die südöstlichen Chinesen aber sind an den Küsten kühne Schiffer, Kauffartefahrer und Seeräuber, im Innern wo rauhe Gebirge den Menschen abhärten, seinen Muskeln Spannkraft geben und durch das ihm auferlegte Ringen mit einer dürstigen Natur seine Energie wecken und wach erhalten, ebenfalls ein kräftiges, unerschrockenes Geschlecht. Von hier aus kommen jene „Normannen Ostasiens“, welche den indischen Ocean durch ihre Raubzüge unsicher machen, von hier die zahllosen Ausiedler auf den Gilanden dieses Meeres, von hier großentheils die Colonistenscharen, welche in den letztern Jahren selbst nach Californien und Australien gingen und sich überall durch Fleiß, Mäßigkeit und Unternehmungslust auszeichneten, hier endlich, und zwar in der Provinz Kwangsi, begann auch der Aufstand, den wir im Folgenden zu charakterisiren haben.

Nicht vergessen darf dabei werden, daß in Kwangsi und einigen Theilen der Nachbarprovinzen die Hauptwohnplätze des oben erwähnten, von den Chinesen nur unterworfenen, nicht ausgerotteten, nicht einmal völlig gebändigten Urvolks sind. Die Chinesen, die hier wohnen, scheinen durch zwei Reihenfolgen von Einwanderungen hierhergekommen zu sein, die aber so weit auseinanderliegen, daß man einen Unterschied macht zwischen „Altangesessenen“ (Punti) und „Fremdlingen“ (Ki Kia). Aber auch die letzteren sind meist schon seit mehren Generationen angestiedelt und haben im Lande zahlreiche, wenn auch nicht so große und wohlhabende Dörfschaften inne, als die Punti. Die Ki Kia kamen meist aus Kanton, von wo sie bis auf den Ausbruch der Revolution beständigen Zuwachs bekommen haben. Das Verhältniß zwischen diesen verschiedenen Classen der Bevölkerung war kein freundliches, im Gegentheil, es fanden häufige Fehden zwischen ihnen statt. Wie wichtig aber dieser, so wie die zuletzt berührten Umstände für das Verständniß der ganzen Bewegung ist, wird der nächste Abschnitt zeigen.

Die mecklenburgischen Transitzölle.

Eins der drückendsten Hindernisse für die freie und naturgemäße Entwicklung des deutschen Verkehrslebens bilden die Transit- oder Durchfuhrzölle. Wir haben seinerzeit die Ungerechtigkeit der Durchgangsabgaben hervorgehoben, mit denen Dänemark den Waarenzug zwischen Nord- und Ostsee belegte, um die Sundzolleinnahme ungeschmälert zu erhalten, wir dürfen aber auch da nicht schweigen, wo deutsche Regierungen im einseitigen Hinblick auf finanzielle Vortheile den gesammten deutschen Verkehr ohne Aequivalent auf das ungebührlichste belasten. Kein Staat thut dies in solchem Maße wie Mecklenburg, keine

Regierung der Welt läßt sich die Erlaubniß, ihr Gebiet nur zu passiren, so theuer bezahlen, und keine thut weniger für die Forderungen des Verkehrs als die des Großherzogthums Mecklenburg-Schwerin. Die Transitzölle, welche in demselben erhoben werden, zerfallen in Elbzölle und Landdurchgangszölle, welchen der Verkehr der Hamburg-Berliner Eisenbahn unterliegt.

Durch Art. 21 nämlich des am 8. November 1841 zwischen Preußen, Dänemark, Mecklenburg-Schwerin und den Hansestädten Lübeck und Hamburg geschlossenen Staatsvertrags über die Hamburg-Berliner Bahn, und durch das Schlußprotokoll zu diesem Vertrage wurden auf derselben folgende Durchgangsabgaben p. 100 Pf. Brutto bestimmt:

- 1) im Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin 2 Schillinge;
- 2) im Herzogthum Lauenburg
 - a) in der Regel 5 Schillinge nebst 6 Proc. Sporeln von dieser Abgabe unter Aufrechthaltung der bestehenden Befreiungen;
 - b) ausnahmsweise von allen Gegenständen, die aus Preußen und weiter kommen oder dahin gehen 1 Schilling;
- 3) im Hamburg-Lübecker Gebiet Bergedorf $\frac{1}{4}$ Schilling.

Durch den Sundzollvertrag ist die Abgabe 2 a) auf den fünften Theil ermäßigt, so daß in Lauenburg jetzt gleichmäßig nur 1 Sch. erhoben wird; es steht in Frage, ob der dänische Reichstagsausschuß, welcher die Revision des Zollwesens berathet, nicht vielleicht aus Verkehrsrücksichten jetzt, da der Sundzoll, zu dessen Schutz der Transitzoll stipulirt war, gefallen ist, die gänzliche Aufhebung jener Abgabe anrathen wird. Bistlang aber unterliegt der Waarenzug auf der Bahn einer Abgabe von $3\frac{1}{4}$ Sch. p. 100 Pfd. oder $2\frac{6}{10}$ Sgr. p. Zolcentner. Der kleinste Theil dieser Abgabe ist der auf dem Hamburg-Lübeckischen Amte Bergedorf erhobene $\frac{1}{4}$ Sch. Gewiß ist es nicht zu vertheidigen, wenn die beiden Hansestädte, welche so lebhaft interessirt sind, die größte Verkehrsfreiheit zu genießen und deren sonstiges Zollwesen ein Muster von Liberalität ist, selbst einen Transitzoll erheben, aber grade weil ihr Interesse an der Beseitigung aller solcher Verkehrshindernisse so einleuchtend ist, läßt sich auch nur annehmen, daß sie diese Abgabe als Negotiationsmittel aufrecht erhalten, um sie fallen zu lassen, sobald Mecklenburg sich zu Concessionen bereit zeigen wollte. Dazu scheint letzteres nach den bisherigen Erfahrungen allerdings noch nicht Aussicht zu geben, es findet es weit vortheilhafter, die jährlich steigenden Einkünfte jener Durchgangsabgabe einzustreichen, als sich um die volkswirtschaftlichen Interessen seiner Nachbarn zu kümmern, oder gar selbst Opfer für die Belebung des Verkehrs zu bringen. Mag die Hamburg-Berliner Eisenbahnverwaltung zusehen, wie sie es möglich macht, trotz dieser Belastung die Concurrenz mit andern Bahnen durchzuführen, so lange die Menge der Mecklenburg passirenden Güter nur nicht gradezu sinkt und dadurch

der Ertrag des Transitcolles sich verringert, wird die großherzogliche Domanialkasse schwerlich Anwandlungen von Großmuth haben, und ihre Einkünfte beschneiden, wenn nicht andere zwingende Umstände hinzutreten. Wie bedeutend aber die Summen sind, welche der Verkehr für diese Kasse zahlen muß, erhellt aus folgender Uebersicht.

1846	—	542	<i>Rthl.</i>	23	<i>Sgr.</i>	8	2	1852	—	123,716	<i>Rthl.</i>	29	<i>Sgr.</i>	11	2
1847	—	50,747	"	1	"	4	"	1853	—	132,183	"	14	"	8	"
1848	—	58,881	"	7	"	9	"	1854	—	156,308	"	6	"	5	"
1849	—	76,517	"	2	"	9	"	1855	—	163,979	"	23	"	"	"
1850	—	90,079	"	28	"	8	"	1856	—	198,555	"	"	"	"	"
1851	—	103,433	"	1	"	1	"	Summa	1,154,944	"	19	"	3	"	"

Von allen den Gütern, welche diese enorme Summe entrichtet haben, ist wohlverstanden nichts in den Verkehr des Landes übergegangen, es ist diese Abgabe also zu Gunsten der mecklenburgischen Domanialkasse von auswärtigen Consumenten, denen die Waaren um den Betrag des Transitcolles vertheuert werden, getragen, rein für die Erlaubniß durchzugehen. Sehr treffend sagte neulich das bremer Handelsblatt über die deutschen Durchfuhrzölle: „Wenn ein Kaufmann seinem Käufer beim Verlassen des Ladens noch 5 Sgr. extra abfordert, etwa für das Vergnügen, den Laden überhaupt betreten zu haben, so wird der Käufer verwundert auf seine Waaren und den dafür gezahlten Preis zeigen, und wenn der Verkäufer gleichwol auf seiner Forderung beharrt, jedenfalls sich künftig an andere Quellen wenden, es sei denn, daß der betreffende Verkäufer ein Monopol habe. Nun hat aber Deutschland kein Monopol, die Waaren anderer Staaten durch sein Gebiet zu befördern, vielmehr gibt es Umwege und vielseitige Gelegenheiten, die Waaren durch andere Staaten billiger befördern zu lassen, die keinen Durchfuhrzoll nehmen. Also ruiniren die Durchfuhrzölle das Transportgeschäft des Zollvereins.“ — Was läßt sich gegen solche Argumentation sagen? Gewiß nichts vom volkswirtschaftlichen Standpunkte, und deshalb haben alle Länder, denen an Entwicklung ihres Verkehrs gelegen, die Durchgangsabgaben aufgehoben oder doch sehr reducirt, nur einige Kleinstaaten halten mit Zähigkeit an den ihnen gelassenen Zollrechten fest, unbekümmert um den Nachtheil, den das Ganze dadurch leidet. So verhindern Hessen-Darmstadt und Nassau die Herabsetzung der Rheinzölle, so Mecklenburg und Hannover die der Elbzölle. Mecklenburg steht ganz außerhalb des Weltverkehrs und ist auch keineswegs ängstlich bemüht, daran Theil zu nehmen, sondern hält sich bei Seite in seinem kleinen Herrenthum, Gebundenheit an die Scholle und sonstigem feudalen Wesen; es ist zufrieden, wenn es sein Vieh, Korn und Butter verkauft, und müssen die andern unruhigen Nachbarn mit ihrem großen Verkehr das Land durchschneiden, so läßt man sie wenigstens dafür tüchtig bezahlen und baut aus den Zollerträgen in Schwerin ein prachtvolles Schloß, das mit Fontainebleau und Windsor wett-

eifert, und dem Besucher die Idee gibt, als regiere der Herrscher, der dort wohnt, ein Land, das mindestens so groß als Preußen oder Oestreich sei. Die Nachbarstaaten haben es an eindringlichen Forderungen, diese Durchgangsabgaben zu ermäßigen, nicht fehlen lassen, aber sie haben wenig Erfolg gehabt, nur einzelne und verhältnißmäßig unbedeutende Artikel sind befreit oder herabgesetzt. Die Antwort Mecklenburgs auf die Anträge Preußens, Oestreichs, Sachsens und der beiden Hansestädte drehte sich immer in einem Zirkelschluß; forderte man Herabsetzung der Landtransitzölle, so hieß es, das sei unmöglich, es würde die Einkünfte aus den Elbzöllen gefährden, klagte man über den Druck der letztern, so erwiderte die großherzogliche Regierung, einer Ermäßigung derselben würde die Güter von der Eisenbahn abziehen und der Transitzollkasse Schaden thun. Die Connerität beider Straßen und der auf ihnen erhobenen Abgaben ist allerdings klar, aber nach dieser Argumentation ist ein Fortschritt nicht denkbar, im Gegentheil der Rückschritt ist unvermeidlich, denn ein solcher ist es zu nennen, wenn die mit dem Normalzollsatz belasteten Artikel mehr und mehr von der Elbe verschwinden; es wurden verschifft zum Normalatz in der Aufahrt:

	1853	1856.	1853	1856.
	347,356 Ctr.	269,237 Ctr.	257,804 Ctr.	156,176 Ctr.

Wenn in der Gesamtsumme des Elbverkehrs noch eine gewisse Steigerung erscheint, so kommt dieselbe einmal lediglich auf einzelne Artikel, die niedriger tarifirt sind, andererseits ist die Zunahme unbedeutend im Vergleich mit der Entwicklung des gehemmten Handels, an dem eine so große und durch die Natur der Umstände wichtige Wasserstraße wie die Elbe, einen bedeutenden Antheil nehmen müßte. Es ist richtig, daß nicht Mecklenburg allein Elbzölle erhebt, allein einmal belief sich sein Antheil an denselben von 1845—56 doch auf 1,897,782 Thlr. und andererseits bildete die Opposition Mecklenburgs gegen jede Ermäßigung das Haupthinderniß für eine Reform des Tarifs. Das ausführliche Votum seines Bevollmächtigten bei der letzten Elbschiffahrtsrevisionscommission zeigt dies und den Standpunkt der großherzoglichen Regierung auf das unverhüllteste. „Wenn gleich“, heißt es dort, „die Tendenz der Elbacte im Allgemeinen auf Erhaltung und Beförderung der Schifffahrt und des Handels auf der Elbe gerichtet sei, so könne doch daraus nicht auf die Nothwendigkeit von Veranstaltungen geschlossen werden, daß jeder einzelne Waarenartikel der Elbe in Concurrnz mit andern Verkehrswegen sicher und dauernd erhalten werde. Tiefer greifende Elbzollermäßigungen würden entweder die werthvolleren Artikel, welche auf die Eisenbahnen übergegangen, der Elbe zurückführen und dann nur den Eisenbahnunternehmern Anlaß zu Reclamationen und Anträgen auf ähnliche Begünstigungen darbieten, oder sie würden den Eisenbahnen bleiben und die Ermäßigungen für die Elbe nutzlos sein.“

Die großherzogliche Regierung sei nicht gesonnen, zu einem gegenseitigen Herunterschrauben der Transportpreise auf Unkosten ihrer Zollkassen und zu dem dadurch genährten Kampfe beider Verkehrswege noch ferner die Hand zu bieten, es sei sehr möglich, daß manche der Uferstaaten ein lebhaftes Interesse, großes Interesse an der Steigerung des Elbverkehrs und der Ermäßigung der betreffenden Zölle hätten, da aber für Mecklenburg solche Interessen nicht im Spiele ständen und es ein wesentlich verschiedenes, mit der Landesverfassung sehr enge verwachsenes Abgabensystem besitze, so habe die Regierung die dringendste Veranlassung, die ihr aus dem Durchgangsverkehr zufließenden Einnahmen festzuhalten.“ — (Protokolle der Commission S. 233 u. 234.) — In der mecklenburgischen Steuerverfassung liegt das wahre Hinderniß der Beseitigung der Transitzölle; ein System wie das, welches der „grundgesetzliche Erbvergleich von 1755“ feststellt, kann nicht ergiebig sein, da es jeder rationellen Besteuerung widerspricht, die Ritterschaft und die Landbegüterten, welche zusammen die Hälfte alles Grund und Bodens besitzen, sind mit allen Gutsproducten zollfrei, und können alle eignen Bedürfnisse steuerfrei vom Auslande beziehen, zollpflichtig sind die Bürger der kleinen Städte, zollfrei die Bürger von Rostock. Dabei gibt es eine Masse von Binnens-, Neben- und Wehrzöllen, je weiter eine Waare ins Land kommt, oder je mehr Zollstätten eine aus dem Lande gehende Waare berührt, desto mehr Zoll wird gegeben. Wie kann man von einem solchen Steuerwesen bedeutende Erträge und wachsendes Gedeihen des Volkswohlstandes erwarten? Ist es nicht aber etwas zu viel verlangt, daß der deutsche Verkehr schwere Opfer bringen und fortfahren soll, jährlich circa 340,000 Thlr. an Passagezöllen an Mecklenburg zu zahlen, um ein mittelalterliches Durcheinander von Privilegien, Exemtionen und Prägravationen zu Gunsten des kleinen Herrenthums im Großherzogthume aufrecht zu erhalten?

Wir sind grundsätzlich Gegner aller restrictiven volkswirtschaftlichen Politik, aber es fragt sich doch, ob in diesem Falle, wo eine so hartnäckige Mißachtung aller Verkehrsinteressen stattfindet, nicht ein System von scharfen Differentialzöllen angebracht wäre, um Mecklenburg zum Nachgeben zu bringen; wenn Preußen dies ernstlich ins Auge faßte, würde es ihm nicht schwer fallen können, bedeutende Zugeständnisse zu erreichen.

Die preussische Bankpolitik.

Als wir vor einiger Zeit die preussische Regierung gegen die heftigen Vorwürfe zu vertheidigen suchten, welche ihr von so vielen Seiten wegen des Verbotes des fremden Papiergeldes gemacht wurden, konnten wir nicht umhin,