

deutendsten Maße stören und noch nachtheiliger auf den Verkehr nach und von Böhmen einwirken müsse, — wie eine Lähmung gerade des lohnendsten Theiles der Schifffahrt durch die Höhe des Normal-Elbzolles einen Geschäftszweig bedrohe, in dem ein Capital zum Betrage von ca. 3 Millionen Thaler angelegt sei, und das vielen Tausenden von Händen bisher eine zwar mühselige, aber auch kräftigende und ein mäßiges Auskommen sichernde Beschäftigung verschafft habe, — wie die oberelbische Dampfschifffahrt und alle daran geknüpfte Interessen dadurch würden geopfert werden, — wie der Zwischenhandel der binneländischen Handelsplätze wesentlich von der Güterschifffahrt abhängt, — wie endlich selbst das wohlverstandene Interesse der Elbzollcassen durch die Höhe des Normalzolles beeinträchtigt werden dürfte. Zugleich wird aber nochdrücklich darauf hingewiesen, daß die zu treffenden Maßregeln jedenfalls durchgreifender Art sein müßten, um Abhülfe gewähren zu können.

Die in der Denkschrift empfohlenen Vorschläge der Handelsvorstände hatten nicht den erwünschten Erfolg. Dagegen gelang es durch wiederholte anderweitige Vorstellungen bei den kompetenten Behörden zu Hannover, Schwerin und Kopenhagen wenigstens für einzelne voluminöse Handelsartikel, welche der Druck des vollen Elbzolles schon größtentheils von der Elbe verdrängt hatte, im Verwaltungswege eine durchgreifende Zollreduction herbeizuführen. Durch die im März 1848 erschienenen Bekanntmachungen wurden die lauenburgischen, die mecklenburgischen und die hannoverschen Elbzölle, wie folgt, herabgesetzt: für Baumöl, Palmöl (wozu auch Cocosnussöl gerechnet wird), Sumach, Farbehölzer und Quercitron, Harz, Schwefelsäure (Vitriolöl) auf ein Viertel; für Schwefel, Soda und Thran auf ein Fünftel; für Sulfat-Salpeter und Häringe auf ein Zehntel. — Dieser Anordnung sind später auch die übrigen Elbusferstaaten (Preußen, Sachsen, Anhalt und Oesterreich) gefolgt, was für den directen Elbverkehr mit Böhmen von Wichtigkeit ist.

Der mit der Elbschifffahrt concurrirende Güterverkehr auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn, welcher 1847 im Ganzen 1,556,215 Ctr. betrug, hat im letzten Jahre 1848 im Ganzen 1,831,190 Ctr. Güter erreicht.

Diese Bemerkungen vorausgeschickt, lassen wir jetzt aus den auf dem Haupt-Elbzoll-Amte zu Wittenberge jährlich zusammengestellten statistischen Nachweisungen einen Auszug folgen, wobei vornämlich die Auffahrt berücksichtigt worden. Es passirten Wittenberge:

Elbaufwärts:	1845.	1846.	1847.	1848.
Dampfschiffe	395.	396.	310.	95.
davon leere	119.	116.	157.	88.
Segelschiffe	2883.	3128.	2631.	2958.
davon leere	200.	181.	241.	195.

Güter z. vollen Elbzoll	1845.	1846.	1847.	1848.
z. vollen Elbzoll	1,999,326.	1,850,194.	1,282,111.	699,616.
z. niedr. Elbz.	2,539,789.	2,857,344.	3,857,618.	3,790,119.
zusammen	4,539,115.	4,707,538.	5,139,729.	4,489,735.

Von diesen Gütern waren u. a. folgende:	1845.	1846.	1847.	1848.
Zucker u. Sirop	393,185.	361,324.	166,136.	133,314.
Kaffee	365,283.	326,613.	304,526.	222,287.
Reis	24,806.	32,469.	80,968.	10,513.
Baumwolle	189,632.	180,311.	129,590.	40,391.
Tabak u. Cigarren	56,270.	46,689.	27,802.	5,968.
Häute	75,170.	58,991.	18,495.	10,953.
Wein u. Spirituos.	66,352.	57,245.	41,803.	38,124.
Garne	322,005.	328,495.	120,894.	47,828.
Steinkohlen	1,590,261.	1,873,973.	2,626,301.	2,929,853.

Elbadwärts:	1845.	1846.	1847.	1848.
Güter z. v. Elbz.	489,706.	477,476.	492,440.	310,754.
z. niedr. =	3,258,287.	2,598,145.	2,539,224.	3,370,403.
zusammen	3,747,993.	3,075,621.	3,031,664.	3,681,157.

Schon bei oberflächlichem Ueberblick dieser Zahlen drängen sich in Rücksicht der im Eingang dieses Aufsatzes mitgetheilten Notizen mehrfache Wahrnehmungen auf, die so einfach und schlagend sind, daß sie nur einer kurzen Andeutung bedürfen.

Was die Magdeburger Denkschrift im November 1847 für den Fall des Unterbleibens einer gründlichen Reform des Elbzollwesens in Aussicht stellte, ist der Hauptsache nach vollständig eingetroffen. Im Elbverkehr der dem Normalzoll unterworfenen Artikel, also der Stückgüter, hat im Jahre 1848, verglichen mit dem

Durchschnitt der drei vorangegangenen Jahre, für die Auffahrt eine Verminderung von 1,010,928 Ctr. oder um 59 pEt., für die Niederrfahrt von 175,787 Ctr. oder um 36 pEt., stattgefunden. Wenn dessenungeachtet das Gesamtquantum der auf der Elbe transportirten Waaren der Centnerzahl nach sich seit 1844 ziemlich gleich geblieben, so hat dieses, wie die vorstehenden Nachweise ergeben, seinen Grund nur in der auffallenden Zunahme der Steinkohlenverschiffungen, welche von Jahr zu Jahr gestiegen und 1848 fast das Doppelte von denen im Jahre 1845 betragen. Der Steinkohlentransport ist aber, wie schon oben erwähnt, gerade derjenige, der durch die Dresdner Additional-Acte von 1844 eine wesentliche Zollerleichterung erfuhr. — Daß die Besorgniß wegen des drohenden Ruins der Elbdampfschifffahrt kein leeres Vorgeben gewesen, liegt jetzt klar am Tage, denn verglichen mit 1845 zeigt das Jahr 1848 eine Abnahme von 395 auf 95 Fahrten, und wenn die Dampfschiffe ohne Ladung in Abzug kommen, von 276 auf 7 Fahrten. — Und auch die Elbzoll-Cassen haben die Abnahme des Elbverkehrs mit Stückgütern erfahren, den reducirt man die niedriger classificirten Güter auf die entsprechenden Normalzollbeträge, so ergibt sich rücksichtlich der Auffahrt für die J. 1845—47 ein Durchschnitt von 1,967,224 Normal-Ctr., dagegen für 1848 nur 928,617

also eine Abnahme von 53 pEt., nämlich: 1,038,607 Normal-Ctr.

Es liegt nun freilich der Einwand nahe, diese so auffallende Abnahme des Elbverkehrs im Jahre 1848 müsse zum Theil daraus hergeleitet werden, daß bekanntlich dieses Jahr überhaupt wegen der politischen Ereignisse und noch besonders wegen der Elblockade in den allgemeinen Verkehrsverhältnissen kein günstiges Resultat erwarten lassen könne. Wenn man aber dies auch nach seiner ganzen Bedeutung in Anschlag bringt, so ist doch die Abnahme des Elbverkehrs, verglichen mit sonstigen commerciellen Zuständen des vorigen Jahres, zu enorm, um sich dieselbe hieraus zu erklären. — Daß die unverhältnismäßige Höhe der Elbzölle allein die Schuld trägt von dem traurigen Verfall der Elbschifffahrt, das zeigt schon der Hinblick auf die Ergebnisse des Jahres 1847, das doch sonst keinen ähnlichen störenden Einfluß erfuhr, nichtsdestoweniger aber schon eine beträchtliche Abnahme des Elbverkehrs mit Stückgütern gegen früher zeigt. Noch evidentere tritt aber dies Verhältniß hervor, wenn man den vorjährigen Elbtransport der im März 1848 im Zoll herabgesetzten oben erwähnten Artikel mit den frühern Jahren, so wie mit den entsprechenden Einfuhrverhältnissen von Stettin vergleicht, wobei nicht außer Acht zu lassen, daß das späte Bekanntwerden jener Zollermäßigungen einer ausgedehnteren Benutzung derselben noch für 1848 im Wege gewesen sein dürfte. Es betrug die Einfuhr

	über Wittenberge:		über Stettin:	
	1847.	1848.	1847.	1848.
von Häringen	10,735.	72,001.	*510,598.	*417,570.
Salpeter	20,274.	23,020.	6,836.	11,715.
Thran	28,142.	25,906.	106,638.	45,282.
Schwefel	31,933.	22,386.	36,875.	30,558.
Soda	5,800.	11,513.	116,021.	69,248.
Farbehölz	56,980.	81,329.	133,392.	76,684.
Palm- u. Cocosöl	11,129.	34,109.	79,603.	56,334.
Baumöl	4,470.	10,566.	29,745.	25,200.
Harz	21,399.	10,130.	43,759.	19,868.
Quercitron	3,004.	5,205.	3,257.	3,881.

Zusammen 193,866. 296,165. 1,066,724. 756,340.

Es erhellt aus der vorstehenden vergleichenden Uebersicht, daß der Verkehr mit diesen, erst 1848 im Elbzoll ermäßigten Artikeln im genannten Jahre gegen das vorangegangene Jahr 1847 auf der Elbe um 102,299 Ctr. (oder um 53 pEt.) zugenommen, dagegen auf dem Ober-Course gleichzeitig um 310,384 Ctr. (oder um 29 pEt.) abgenommen hat.

Während im Jahre 1847 das Verhältniß war über Wittenberge 15 pEt. über Stettin 85 pEt.

gestaltete sich dasselbe für 1848 über Wittenberge 28 pEt. über Stettin 72 pEt.

Der Verkehr des laufenden Jahres wird hinsichtlich der hier in Rede stehenden Artikel, welche im Bereich des Elbhandelsgebietes einen so ausgedehnten Verbrauch finden, allem Anschein nach ein noch bedeutend größeres Quantum dem natürlichen Handels-

*) Die Tonne Häringe ist nach dem Reductionsmaßstabe der Elb-Acte zu 34 Ctr. gerechnet worden.