

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

Amtsblatt des Königl. Bezirksgerichts und des Rathes der Stadt Leipzig.

N^o 339.

Montag den 5. December.

1859.

Der Stader Zoll und die Elbjölle*).

Die Fragen des öffentlichen Rechts, die völkerrechtlichen Grund- sätze haben in der Neuzeit eine immer breitere Bahn im Volke, eine stets wachsende Theilnahme der Presse, eine fortwährend größere Klarheit im Bewußtsein der Allgemeinheit gewonnen, so daß sie heute längst nicht mehr Alleineigenthum der Cabinete und Diplo- matie sind, sondern das Volk den ihm zukommenden Antheil an der Entscheidung jener Fragen beansprucht, und wo man dem Volke diese Berechtigung mit Gewalt verneint, da wird nur desto mehr neben der rechtlichen auch die moralische Seite der Fragen geprüft und so das Gewicht derselben verstärkt. Die offenen sit- tlichen Anforderungen an das öffentliche Recht sind vielleicht die schönste Frucht unserer Zeit!

Wir haben es auch bei dem nachstehend Behandelten mit einem Willkervertrage oder, wenn man der Wahrheit ein entschiedeneres Wort leiht, mit dem Nichthalten eines völkerrechtlichen Vertrags vor dem ganzen deutschen Volke und den vertraggarantirenden Mächten Europas zu thun, mit einem Stücke deutscher Geschichte, welches zu Tage legt, wie sehr man sich der unbegrenzten Geduld unsers Volkes im öffentlichen Recht selbst da bewußt war, wo gleichzeitig die sittliche Stimme der Allgemeinheit schweigend er- halten wurde. Unser älteres Geschlecht konnte und mochte im Jahre 1814, als dem Jahre, in welchem zu Wien jener große Völkervertrag, die Wiener Congreßacte, abgeschlossen ward, nicht ahnen, daß noch nach beinahe einem halben Jahrhundert um diese Freiheit der deutschen Ströme vom Volke, von den Ständen und der Presse werde gerungen werden müssen, welche durch Artikel 108—116 der Acte und die in ihnen aufgestellten allgemeinen Grundsätze — wonach alle deutschen Flüsse von da an, wo sie schiffbar werden, auf dem ganzen Laufe bis zur Mündung völlig frei sein sollten — verkündigt worden ist. Die Elbe war aber ausdrücklich als unter die Fundamentalbestimmungen gehörig ge- nannt, und es sollte jene proclamirte Freiheit der Ströme nur durch einen mäßigen Tarif nicht sowohl eine Beschränkung als vielmehr die Bervollständigung erhalten, daß bei Festsetzung desselben nach Artikel 111 vor allem von dem Gesichtspuncte ausgegangen würde, durch Erleichterung den Handel zu ermuntern. Mit dieser Bestimmung, welche also einen finanziellen Charakter der Abgabe im Voraus ablehnte, mußte man um so mehr sich einverstanden erklären, als die Instandhaltung des bis dahin bedeutend ver- sandeten Fahrwassers durch Baggerung und andere Mittel im eigenen Interesse der Schifffahrt lag, welche sehr gern eine mäßige Abgabe als Aequivalent entrichtete.

So sollte denn endlich eine alte Hoffnung des deutschen Han- dels, der bisher unter dem Drucke der verschiedenen Stapelrechte und ungleichen Jölle so sehr gelitten hatte, in Erfüllung gehen, ein altes Faustrecht fallen, mittels dessen man, ohne das Geringsste für die Schifffahrt zu thun, nach Art der mittelalterlichen Wege- lagerer Abgaben erhob.

Gerade unser Deutschland ist durch die Richtung und Anzahl unsrer großen Ströme so unendlich vor andern Ländern bevorzugt, weil diese in die nördlichen Meere führen und die Bahnen nach den atlantischen Märkten ohne jegliches Hülfswerk der Menschen ziehen, während doch zugleich auch die eine große südliche Wasser- straße unsern Handel nach dem Osten weilt. Unser Vaterland hat hierdurch schon von der Natur die Bestimmung erhalten, den Weltverkehr zwischen Nord und Süd, West und Ost zu ver- mitteln.

Die Congreßacte schloß indessen lange Jahre, ehe auch nur ein Theil ihres Inhalts in die Wirklichkeit versetzt wurde. Erst im Jahre 1821 kam zu Dresden die Elbschiffahrtsacte zu Stande, durch welche die Schifffahrt an sich auf dem Strome wirklich frei wurde, alle ausschließlichen Berechtigungen, Frachtspeculation auf der

Elbe zu treiben, alle Privilegien, welche Schiffergilden, Corpora- tionen und Individuen hatten, so wie alle Stapel- und Zwangs- umschlagsrechte hinwegfielen und nur die Cabotage für die Unter- thanen der einzelnen Staaten vorbehalten blieb, das ist das Recht, Schifffahrt von einem Uferstaat zum andern zu treiben. Es trat dagegen jetzt eine Abgabe theils von der Ladung per Centner (zu 112 Hamburger Pfund) oder bei Längenmaßen nach Fuß, theils von den Fahrzeugen per Last zu 4000 Pfund, und zwar bis 10 Last 5 Thlr. 6 Gr., bis 25 Last 7 Thlr. 20 Gr., bis 45 Last 11 Thlr. 22 Gr., darüber 14 Thlr. 16 Gr. als „Recognitions- gebühr“ ein. Von Meißel bis Hamburg war für den Brutto- Centner 27 Gr. 6 Pf., und zwar an Oesterreich 1 Gr. 9 Pf., an Sachsen 5 Gr. 5 Pf., an Preußen 13 Gr., an Anhalt 2 Gr. 8 Pf., an Hannover 2 Gr. 6 Pf., an Mecklenburg 1 Gr. 8 Pf. (an Dänemark 8 Pf.) zu entrichten, wovon nur die nothwendigsten Lebensmittel und alle Artikel, welche bei geringem Werthe einen großen Umfang haben, eine Ausnahme machen sollten. Außerdem sagte man sich sorgfältige Instandhaltung des Strombettes, des Leinpfades und der Ufer zu.

So sah es also um die von der Wiener Congreßacte proclamirte Freiheit der deutschen Ströme auf der Elbe aus. Das Einzige, was einigermaßen für die Zukunft noch Hoffnung auf Besserung der traurigen Lage übrig ließ, war die Vereinbarung, daß von Zeit zu Zeit Revisionscommissionen zusammentreten sollten, um Maßregeln und Anstalten zu berathen, welche nach neuerer Er- fahrung Handel und Schifffahrt ferner erleichtern könnten. Erst 1844 wurde die Recognitionsgebühr von den Fahrzeugen aufge- hoben, dafür aber der Normal-Elbzoll von 27½ Gr. auf 33 Gr. 11 Pf. per Zollcentner erhöht, indem die Abgabe unter verschie- denen Gründen und Versprechung demnächstiger größerer Strom- verbesserungen Seitens abjacirender Staaten hartnäckig festgehalten wurde.

Seit ungefähr einem reichlichen Jahrzehnd sind die Landdurch- gangszölle bedeutend ermäßigt worden und harren ihrer endlichen gänzlichen Aufhebung. Zu beiden Seiten der Elbe sind Eisen- bahnen entstanden, welche sich nach allen Puncten des Elbverkehrs verzweigen, die Weserzölle sind gefallen, seit dem 1. April 1857 auch der Sundzoll — wie will heute noch der Elbschiffahrtsver- kehr unter der hohen Zollbelastung daneben bestehen, da obendrein alle jene Versprechungen für Instandhaltung der Stromrinne, die von Jahr zu Jahr mehr versandet und schlechter wird, nicht ge- halten worden sind! Der Elbverkehr würde vielleicht kaum mehr bestehen, hätten nicht Oesterreich, Sachsen und Preußen, nachdem ihre Bemühungen um Aufhebung der schmachlichen Abgabe ge- scheitert waren, bedeutendere Erleichterung in ihrer Elbzoller- hebung eintreten lassen. Die wichtigsten Elbverkehrswege sind indessen factisch bereits vom Strombett in andere Verkehrsbahnen gedrängt.

Je größere Erleichterung überall der Waarenverkehr erlangt, nachdem man die Hinderung oder finanzielle Ausnützung der Güter- bewegung als gegen die öffentliche Moral anzusehen begonnen hat, desto fühlbarer wurde die Bedrückung durch die hannoverschen, mecklenburgischen und lauenburgischen Elbzölle. Um diesen Druck ganz zu erkennen, bedarf es nur einer Zusammenstellung der Elb- zölle im Vergleich zu den Eisenbahnfrachten:

Von Hamburg nach Magdeburg die Eisen- bahnfracht (excl. der Transitzölle) . . .	ca. 8 π 6 δ f. d. W.
Auf derselben Strecke beträgt dagegen der Normal-Elbzoll . . .	: 17 : 4 : : : :
Von Hamburg nach Dresden beträgt der Elbzoll . . .	: 29 : 10 : : : :
Auf derselben Strecke beträgt die Eisen- bahnfracht . . .	: 19 : — : : : :
Der Elbzoll von Hamburg nach Prag beträgt . . .	: 33 : 11 : : : :
Auf derselben Strecke beträgt die Eisen- bahnfracht . . .	: 29 : — : : : :

* Aus Nr. 20 der „Fliegenden Blätter der Gegenwart“ (Leipzig, Prochhaus.)