

weniger an Elbzoll, als bisher, zu erlegen. Sonach wird bei gedachtem Verkehr, welcher durchschnittlich und auf den Normalfuß reducirt, 295,920 Centner umfaßt, eine Zollermäßigung von circa 12,259 Thlr. — — jährlich eintreten, insbesondere aber auch für diejenigen, welche Waaren erster Classe durch Preußen elbwärts beziehen oder versenden, nach Abzug obenerwähnter Plusdifferenz von 1,636 Xpf. pro Centner immer noch ein Gewinn von 12,031 Xpf. pro Centner, also von circa 8,982 Thlr. für 223,970 Centner Waaren erster Classe übrig bleiben.

Von minderer Erheblichkeit demnächst scheint sich zwar

- 4) die Ermäßigung verschiedener Artikel im Elbzoll durch deren Versetzung in eine niedrigere Classe oder die völligen Befreiungen

beim ersten Anblick darzustellen, weil die betroffenen Gegenstände meistens den Waarenclassen untergeordneten Ranges angehören. Es ist jedoch nicht außer Acht zu lassen, daß der Elbzoll nicht nach dem Werthe und den Eigenschaften, sondern nach dem Gewicht der Waaren erhoben wird, und daß die durchschnittsjährliche Menge der sächsischen Ein- und Ausfuhr an dergleichen Artikeln nur allein 194,262 Centner in neuerer Zeit betragen hat, was eine Minderdifferenz von circa 1452 Thlr. im Zoll ergibt.

Ferner ist durch die Additionalacte

- 5) ein gleichförmiges Strafmaaß für sämtliche Uferstaaten bei Zolldefraudationen und Ordnungswidrigkeiten

eingeführt worden, wobei man von mildern Grundsätzen ausgegangen ist, als bisher wegen des Elbzolles gesetzlich bestanden haben. Während nämlich bis mit Ende des Jahres 1844 nach Maaßgabe des Zollstrafgesetzes vom 3. April 1838 §§. 8—15 der Defraudant neben der Waarenconfiscation mit dem vierfachen, und in Rückfällen mit dem acht- oder sechszehnfachen Betrage der defraudirten Gefälle oder mit Gefängniß bestraft wurde, fällt nach §§. 40—42 der Additionalacte die Confiscation ganz weg, und tritt dagegen lediglich eine dem zehnfachen, und in Wiederholungsfällen dem fünfzehnfachen oder zwanzigfachen Gefällebetrag gleichkommende Geldstrafe ein. — Rücksichtlich der Ordnungsstrafen ist das bisherige Maaß beibehalten und nur die Bestimmung getroffen worden, daß bei Wiederholungen der nämlichen Ordnungswidrigkeit im ersten Rückfalle auf das Underthalbfache, in zweiten Rückfalle aber auf das Doppelte der früher bereits erlittenen Geldstrafe erkannt werden soll.

Endlich ist in §§. 46—48

- 6) die Competenz der Elbzollgerichte etwas erweitert, und insbesondere auf die in §. 47 bezeichneten Untersuchungs- sachen und Streitigkeiten mit ausgedehnt worden.

#### Zu II. Die besondere Uebereinkunft wegen Erlassung schiff- fahrts- und strompolizeilicher Bestimmungen

gründet sich mit ihren Vorschriften auf die Ergebnisse vieljähriger Erfahrungen, welche in dieser Beziehung von sämtlichen Uferstaaten gemacht worden sind. In Gemäßheit dieser Uebereinkunft ist die Verordnung vom 6. Februar 1845 (Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 39 flg.) ergangen.

#### Zu III. Der Staatsvertrag, die Regulirung des Brunshausen- Zolles betreffend.

Die bei dem Brunshausen (Stader) Elbzoll eingeführten Heberollen nebst den daselbst gegen die Abgabepflichtigen sowohl, als gegen die von gedachtem Zoll Befreiten in Anwen-

dung gebrachten Controlemaaßregeln und Beschränkungen hatten zu fortwährenden Reclamationen und Differenzen zwischen Hamburg und Dänemark einerseits und Hannover andererseits Veranlassung gegeben, welche auch bei den in den Jahren 1819 — 1821 stattgefundenen Verhandlungen der Elbuferstaaten nicht vollständig zu erledigen waren. Denn während nach Art. 15 der Elbschifffahrtsacte vom 23. Juni 1821 der Brunshausen Zolltarif, wie er damals von Hannover zu den Acten gegeben worden war (vergl. Stader Elbzolltarif, wie solcher von Königl. Hannoverscher Seite 1821 der Elbschifffahrtscommission mitgetheilt worden, Hamburg 1839, fl. 8. bei Hoffmann und Campe das.), von Desterreich, Sachsen, Preußen, Anhalt und Mecklenburg-Schwerin pure anerkannt worden war, geschah solches von Seite Hamburgs und Dänemarks nur mit ausdrücklichem Vorbehalt ihrer auf Verträgen und Observanzen beruhenden Gerechtsame, so daß ihnen in Bezug auf den Stader Zoll res integra verbleiben sollte. Dagegen machte sich Hannover verbindlich, den damaligen Tarif nicht willkürlich und nicht anders als im Einverständnisse der dabei interessirten Staaten, und namentlich der freien Stadt Hamburg zu verändern oder zu erhöhen.

Die späterhin in den Jahren 1824, 1825, 1826 und 1827 in Hamburg, Lüneburg und Hannover zwischen Dänemark und Hamburg einer- und Hannover andererseits stattgefundenen commissarischen Versuche, eine Verständigung über die Hebesätze, Controlen und Behandlung des Hamburger Bürgergutes, in- gleichen der Binnenschiffahrt herbeizuführen, waren erfolglos geblieben. So stand diese Sache noch, als bei Gelegenheit des im Jahre 1842 erfolgten Zusammentritts der Elbschifffahrts- commission von gedachten drei Staaten die Vermittelung Sachsens, Desterreichs und Preußens in Anspruch genommen und von diesen eine Vereinigung in dem Maaße, wie der gedachte Staatsvertrag besagt, zu Stande gebracht wurde.

Der Beitritt sämtlicher Elbuferstaaten, folglich der Abschluß eines förmlichen Staatsvertrags stellte sich schon um deswillen als unabweislich heraus, weil der Brunshausen Zolltarif v. J. 1821 von Grund aus umgearbeitet und den dormaligen Verhältnissen des Verkehrs auf der Niederelbe angepaßt worden war, auch Hannover noch andere Begünstigungen und Erleichterungen zugestanden hatte, an welchen alle Uferstaaten Theil nehmen sollten. Nach dem unter Beirath von Sachverständigen festgestellten dormaligen Tarif und dem dem Vertrage unter A. beigefügten Regulativ wurde Hannover z. B. von der im Rechnungsjahre vom 1. Juli 1840 aus der Nordsee elbwärts eingeführten Waarenmenge gegen 60,000 Thaler weniger zu erheben gehabt haben, als von ihm nach dem Tarif von 1821 in der That erhoben worden ist. Dieser den Verkehrtreibenden zum Vortheil gereichende Revenüenausfall erhöht sich durch den zwischen Hannover und England unterm 22. Juli 1844 zu Stande gekommenen Vertrag in Verbindung mit der Bestimmung des Art. 5 im vorliegenden Staatsvertrage um anderweite 30,000 Thaler, so daß also die durch diesen Vertrag den Abgabepflichtigen verschafften Erleichterungen auf 90,000 Thlr. jährlich sich berechnen.

Außer diesen Ermäßigungen des Tarifs sind indeß durch fraglichen Staatsvertrag auch noch die Befreiungen des Fürstenguts, der Retourwaaren, des Havarie- und Marktgutes, ferner des Passagier-, Schiffer- und Strandgutes und endlich der Binnenlandschiffahrt Dänemarks und Hamburgs erlangt, auch ist eine weitere Ausdehnung des Hamburger Bürgergutsprivilegiums bewirkt worden. Als Erleichterungen im Abfertigungs-