

**AUGSBURG.** Das Abonnement, welches je vierteljährlich, u. halbjährlich, angenommen wird, beträgt nach der neuesten Postconvention bei allen Postämtern Deutschlands u. Oesterreichs vierteljährlich 4 N. 17 kr. sbn. od. 1 B. CM. — 2 Nbr. 22 Gr., in Bayern bleibt der bisherige Preis; für Frankreich abonnierte man in Strassburg bei G. A. Alexandre, in Paris bei demselben Nr. 23, rue Notre-Dame de Nazareth u. bei der deutschen Buchhandl., von F. Kleinckschick Nr. 11, rue de Lille; oder bei dem Postamt in Karlsruhe; für England bei Williams & Norgate, 14 Henriette-Street, Covent-Garden in London, für Nordamerika bei dem k. preuss. Postamt in Köln oder Westermann & Comp. in New-York; für Italien bei den k. k. Postämtern zu Bregenz, Innsbruck, Verona, Venedig, Triest und Mailand; für Neapel u. Sicilien bei Buchhändler Albert Detken in Neapel; für Griechenland u. d. Levante etc. bei dem k. k. Postamt in Triest. Inserate aller Art werden aufgenommen u. der Raum einer dreispaltigen Colonnette berechnet; im Hauptblatt mit 12 kr., in der Beilage mit 9 kr.

# Allgemeine Zeitung.

Mr. 208.

27 Julius 1857.

Montag

## U e b e r s i c h t.

### Ablösung der Elbzölle. I.

**Deutschland.** Frankfurt (aus den Protokollen der Bundesversammlung — Vertagung bis Mitte Octobers); München (Civilbauwesen); Memmingen (Concession zur Projectirung einer Eisenbahn von Kempten über Memmingen nach Neu-Ulm); Karlsruhe (große Dige, Gratulationsdeputationen, Vorarbeiten für die Wahlen); Hamburg (Bürgermiliz). Die angeblich beabsichtigten Gebietsaustausche; Gotha (der Herzog nach Brüssel, wohin auch Prinz Albert kommt. Die Vereinigungsfrage. Die Warrer-Rellmann'sche Angelegenheit. Für Schleswig-Holstein); Braunschweig (die Landtagswahlen ausgeschrieben); Berlin (zur Postconferenz in München, „Perseverantia“); Wien (die Wiener Presse).

**Großbritannien.** Parlamentsverhandlungen. Politische Stille in innern Angelegenheiten. Das Ballot. Die Motelle für ein Wellington-Denkmal. Abnahme der Verbrechen in Irland. Eine unruhige Kundgebung in Corfu. Die neue Colonie Wexford-Bay. Gulab Singh. Die Kosten des persischen und frühern chineesischen Kriegs gebilligt.

**Frankreich.** Der Kampf in Senegambien. Die Verschwörungen der Mazzinisten. Die Angeklagten. Das Attentat auf das Leben des Kaisers. Maler Couture. Rogador. Keine Nachrichten aus Indien. Zum Börsenspiel. Die Bank. Die algerischen Bahnen und die Dock, Ledwollins Auslieferung.

**Belgien.** Brüssel (vom Hofe. Königin Marie Amalie. Herzog Eban). **Niederland.** Amsterdam (günstige Ernte-Aussichten. Steigen des Taglohns. Die Hochschulen zu Leyden und Groningen. Ergebnis der Ausgaben für starke Getränke. Zur Geschichte des Schutweins in Holland. J. van Keunen f.).

**Italien.** Neapel (allgemeiner Unwille über den Zustand in Benea. Wachsamkeit der Regierung. Angebliches politisches Testament Bricane's); Florenz (der Hof. Ernennung von Consuln); Turin (verschärfte Polizeimagregeln. Fremde Capitulisten lenken ihre Aufmerksamkeit auf die Insel Sardinien. Eine Nachricht aus Neapel. Die Bischöfe von Acqui und Saluzzo. Tropische Dige).

**England und Polen.** Warschau (neue politische Begnadigungen. Die projectirte medicinische Akademie).

**Handels- und Börse Nachrichten.** Frankfurt (Börsenwoche).

**Neueste Posten.** München (Versammlung der Deputirten von den Eisenbahnverwaltungen. Die Gastung des Frhrn. v. Walden).

## Ablösung der Elbzölle.

I.

**Von der Nieder-Elbe.** Die in Folge des Kopenhagener Vertrags vom 24 März 1857 eingetretene gänzliche Ablösung der Sund- und Beltzölle ist unzweifelhaft schon an und für sich ein außerordentlich wichtiges Ereigniß, sowohl in völkerrechtlicher wie in commercieller Hinsicht. Allein nicht minder bedeutend erscheint dieß Ereigniß, wenn man die weitem Folgen bedenkt welche sich nothwendig aus demselben ergeben werden. In allen volkswirtschaftlichen Dingen ist es nun einmal so, daß bei dem vielseitigen und engen Zusammenhang aller wichtigeren Verhältnisse fast niemals eine einzelne wesentliche Umgestaltung vor sich gehen kann, ohne zugleich, unmittelbar oder mittelbar, andere tief eingreifende Veränderungen herbeizuführen. Es ist in dieser Beziehung mit Recht behauptet worden daß jede verkehrte volkswirtschaftliche Maßregel doppelt schädlich wirke, weil sie unausbleiblich, als ganz natürliche Consequenz, fernere analoge Mißgriffe in den verwandten ökonomischen Kreisen zur Folge hat, während dagegen jeder wahre volkswirtschaftliche Fortschritt außer dem zunächst ins Auge gefassten directen Nutzen in gleichem oder noch höhern Grad segensreich wird durch die ihm bewohnende eben so natürliche Tendenz, die Beseitigung ähnlicher Mißverhältnisse wie die jetzt gehobenen nachdrücklich zu befördern. Im volkswirtschaftlichen Leben gibt es keine Fehltrug; jede Wirkung wird sofort ihrer'eits wieder zur Ursache.

Wenn man sich vergegenwärtigt daß der Seeschiffahrtsverkehr der Ostseehäfen mit der übrigen handelsreibenden Welt in letzterer Zeit einer jährlichen Abgabe von etwa 2,250,000 Thlr. dänischer Reichsmünze (oder ungefähr 1,700,000 Thlr. preuß. Cour.) bloß für das Passiren des Vere Sunds oder der Belte unterworfen war, und daß der Nachtheil den diese Zollentrichtung durch sonstige Lasten in Helsingör, durch Zeitverlust u. der theilhaftigen Schiffahrt außerdem zuwege brachte, nach pecuniärer Veranschlagung vielleicht auf eine nicht geringere Summe anzuschlagen seyn möchte, so muß es einleuchten, welche einen außerordentlichen Impuls die völlige Ablösung des Sundzolls der directen Ostseeschiffahrt, namentlich der Dampfschiffahrt der Ostseehäfen mit England, den Niederlanden, Frankreich u. in Aussicht stellt. Andererseits ist es aber nicht minder klar, daß, wenn dieser Verkehr jetzt eine bedeutende und progressive Ausdehnung gewinnt, dieser Zuwachs nicht einzig und allein in einer neu aufkommenden, vorher nicht da gewesenen Handelsthätigkeit bestehen wird, sondern den mit der directen Ostseeschiffahrt concurrirenden commerciellen Routen nicht eine entsprechende Erleichterung zu Theil wird, hauptsächlich auf Kosten dieser andern Handelswege sich bewerkstelligen wird. Die Aufhebung des Sundzolls wird also nicht allein den Ostseehandel beleben und ausdehnen, sondern hat in gleichem Maße auch die Tendenz den Elbverkehr zu entmuthigen und zu beschränken, sobald diesem nicht die nämliche Gunst wie der Ostseeschiffahrt gewährt wird, die gleiche Befreiung von allen bisherigen Passagezöllen. Die Ablösung des Sundzolls muß die Ablösung der Elbzölle und des Stader Zolls zur Folge haben.

Schon vor länger als sechzig Jahren hat der alte Büsch die naive Frage aufgeworfen: „warum verderbt ihr Deutsche euch selbst den Nutzen eurer herrlichen Flüsse?“ Die Antwort auf diese Frage, welche noch gegenwärtig im Hinblick auf den Elbverkehr mit gleichem Zug und Recht aufzuwerfen ist, könnte nur dahin gehen: Das Unwesen der deutschen Flußzölle, und die daraus hervorgehende gewaltsame Behinderung des deutschen Handels, hat darin seinen Grund, weil man in Deutschland die schiffbaren Ströme nicht so sehr als ein von der Natur verliehenes Mittel zur Beförderung des Verkehrs und des Wohlstandes der anliegenden Länder, sondern vorzugsweise nur als eine bequeme Finanzquelle betrachtet hat, weil ferner Jahrhunderte hindurch die Pflege der gemeinamen materiellen Interessen der verschiedenen deutschen Länder eine gänzlich unbegreifliche Sache war, weil endlich die Idee, durch ein einmüthiges großes finanzielles Opfer die von Jahr zu Jahr unerträglich werdende Last einer fortwährenden Erschwerung der natürlichsten Handelswege für alle Zukunft zu beseitigen, in Ermangelung eines Vorbildes für solche Regulirung als eine Chimäre galt.

Alles dieß ist jetzt anders geworden, und insbesondere ist durch die Ablösung des Sundzolls für die Ablösung der Elbzölle zweierlei gegeben: einmal ein mächtiges praktisches Moment, weil durch die Befreiung rivalisirender Handelsrouten von ähnlichen Abgaben der Druck der Elbzölle selbstverständlich seit dem 1 April d. J. noch bedeutend empfindlicher geworden ist, und sodann ein Beispiel, daß es mit dem Zustandekommen einer solchen Ablösung gar nicht so schwierig ist, wenn nur der ehrliche Wille und ein gegenseitiges bereitwilliges Entgegenkommen bei den theilhaftigen Regierungen vorhanden ist, in loyalen Weise und nach Rücksichten der Billigkeit den mit den berechtigten Anforderungen der Zeit und den allgemeinen Interessen im klaren Widerspruch stehenden mittelalterlichen Mißverhältnissen ein für allemal ein Ende zu machen.

Kein Strom, keine Handelsstraße auf der ganzen Erde ist gegenwärtig in dem Maße mit Passagezöllen belastet wie die Elbe, obgleich kein anderer Fluß durch seine geographische Lage wie durch die Betriebsamkeit der Bewohner seines natürlichen Handelsgebiets so wie die Elbe dazu berufen erscheint mit möglicher Leichtigkeit einen großartigen Verkehr zu vermitteln. Der beste Beweis dafür liegt eben darin daß trotz jener enormen Belastung des Verkehrs durch Flußzölle an 15 verschiedenen Stellen — nämlich abgesehen vom Drusenhäuser (Stader) Zoll und dem Zoll zu Lauenburg, Boitzenburg, Cöbede, Dömitz, Hühader, Schmackenburg, Wittenberge, Tessa, Köslau, Coswig, Mühlberg, Strehla, Schandau — daß, wie gesagt, trotz solcher enormen Belastung die Elbschiffahrt noch immer einen an sich beträchtlichen Umfang