

1869.

## Mittheilungen

No. 8.

der Veröffentlichungen

## Herzoglich Anhaltischen Statistischen Bureaus.

Herausgegeben von Dr. A. Lange.

## Der Handels- und Zollverkehr am Wallwitzhafen bei Dessau.

(Von Jungmann, Ober-Steuer-Controleur.)

Die ersten Anfänge des heutigen Wallwitzhafens sind auf das Jahr 1857 zurückzuführen, bis zu welcher Zeit derselbe nichts weiter als ein mit Korbweiden und einzelnen Eichen bestandener Heger war. Das bis dahin unter dem Namen „Moderberge“ bekannte Terrain umfaßt den Strich Landes vom Peißterwasser am Wallwitzberge am linken Elbufer entlang bis etwa zur Mündung des Fährsee's, mit einer Uferlänge von ca. 60 Ruthen und einem Areal von ungefähr 12 Morgen und war dieser Platz neben der Ausladestelle am Kornhaufe zur Auslieferung böhmischer Braunkohlen angewiesen.

Nach Vollendung des Baues der Eisenbahnstrecke Dessau-Bitterfeld-Leipzig nahm die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft im Juli 1857 Veranlassung, das bei jenem Bau, namentlich bei der Station Hatteburg ausgetrochene und dort aufgehäufte Erdreich, für welches sonst keine Verwendung war, nach dem Moderberge abfahren und dort anschlitten zu lassen, womit etwa zwei Dritteltheile des Terrains gefüllt wurden. Das letzte Drittel mit ca. 14,000 Schachttruhern wurde aus den Sandheggen des nahen Fährsee's ergänzt und damit die Anschließung längs dem Elbufer, welche etwa in der Mitte ihrer Länge durch einen Wasserdurchlaß nach der Elbe als nothwendig zum Schutze der Wälle bei Hochwasser getheilt ist, beendet.

Die Eröffnung der neuen Bitterfelder Eisenbahn bot nunmehr das Mittel, die in der Umgegend von Bitterfeld gemonnenen Braunkohlen nach der „Elblage am Moderberge“ zu schaffen, um sie daselbst zu Wasser nach den größeren Fabriketablissemments in Aken, Barbis und Magdeburg und Umgegend zu verladen. Zu dem Ende wurde von Dessau aus ein besonderes Geleis von 618 Ruthen Länge nach der Elbe speziell für den gedachten Kohlentransport gelegt, und da dieses in den Händen der Eisenbahn-Gesellschaft befindliche Kohlegeschäft von bedeutendem Umfange zu werden versprach, wurde fast gleichzeitig mit den erwähnten Erdanschüttungen nicht sowohl zur Befestigung dieser letzteren selbst, als auch zur größeren Erleichterung der Einladung in die Fahrzeuge, das Elbufer durch eine Quaimauer abgegränzt und der Wall nach der Elbe mit einfachen hölzernen Ruthen, zur Verladung der Kohle aus den Eisenbahnwagen in die Kähne, versehen.

Im Hinblick auf den so vorgerichteten Platz unternahm es der Pächter der Braunkohलगrube „Johannes“ bei Wulsen, C. A. Stange in Dessau, der vorzugsweise den Kohlenvertrieb vom Moderberge aus in der Hand hatte, zuerst, in Gemeinschaft mit dem Kaufmann G. Ziegler in Dessau ein Speditionsgeschäft an der erwähnten Stelle zu errichten. Dem neu begründeten Geschäfte traten später die Speditoren Uhlmann & Co. in Leipzig bei, während der erste Mitbegründer des Etablissements, C. A. Stange, seiner sonstigen Geschäfte halber aus demselben wieder auswich.

So wurde das erste Speditionsgeschäft an der Elblage am Moderberge im Herbst des Jahres 1859 unter der Firma Ziegler & Co. eröffnet, nachdem dasselbe das nöthige Terrain von der Eisenbahn-Gesellschaft erworben, darauf einige Gebäulichkeiten mit Comptoir errichtet und die Eisenbahn-Gesellschaft Krahn und Windeborrichtung hergestellt hatte. Freilich konnte für dieses Jahr, das sich seinem Ende bereits neigte und für welches die Schifffahrt so gut wie beendet war, noch von einem Verkehre kaum die Rede sein; aber schon der Wiederanfang der Schifffahrt im Frühjahr des folgenden Jahres 1860 zeigte eine erfreuliche Regsamkeit an der

Ausladestelle am Moderberge, und das Unternehmen hatte sich bereits eine Kundschaft erworben und gesichert, daß die Unternehmer auf Vermehrung ihrer Gebäulichkeiten durch Anlage von Speichern und Kellerräumen, die in den folgenden Jahren immer weitere Ausdehnung erfuhren, Bedacht nehmen mußten. Als endlich das vorhandene aufgeschüttete Territorium sich als unzureichend herausstellte, wurde zu weiteren Anschüttungen auf dem Grundbesitze dieses Geschäfts geschritten und diese durch Ueberführung des, nach der Ende 1863 stattgehabten Vollendung der Anhaltischen Leopoldsbahn durch den Erbacht bei Roslau angesammelten Sandes, ins Werk gesetzt. Das gewonnene Terrain wurde alsbald mit Niederlageräumen, Lagerhallen und einem großen Depospeicher für peruanischen Guano besetzt, sowie zu offenen Lagerplätzen abgetheilt, so daß, dafern der Verkehre zu immer größerer Entwicklung führt, die Zeit nicht allzusehr liegen dürfte, wo auch der derzeitige Territorialbesitz dieses Geschäfts sich als unzureichend erweist.

Um den Ausladeplatz unter einem zeitgemäßen und bezeichnender Namen in der größeren Handelswelt einzuführen, wurde kurze Zeit nach Entstehung des Speditionsverkehres im Jahre 1861 der althergebrachte Name „Moderberge“ abgelegt und mit Genehmigung des Landesherrn in Ausladestelle „am Wallwitzhafen“ umgewandelt, unter welcher Bezeichnung der Platz jetzt in der Geschäftswelt bekannt ist.

Es liegt auf der Hand, daß die überaus günstige Lage des Wallwitzhafener Ausladeplatzes, sowie die aus der Verlegung des Verkehres von Magdeburg hierher resultirenden großen kaufmännischen Vortheile sehr bald in der Geschäftswelt Aufsehen erregten und den Speculationsgeist zur möglichsten Ausbeutung derselben vermochten. Wirklich tauchten auch kurz nach Eröffnung des Ziegler'schen Etablissements mehrfach Projecte zur Anlage neuer Speditionsetablissemments auf und schon im Frühjahr 1861 etablierte am Wallwitzhafen eine Societät von Hamburger und Leipziger Kaufleuten und Speditoren ein zweites Speditionsgeschäft unter dem Namen „Spedition-Verein“, welches ebenso wie das erstgenannte Etablissement aus kleinen Anfängen im Laufe der Zeit einen umfangreichen Geschäftsbetrieb erlangt hat.

Die Rentabilität des Wallwitzhafener Ausladeplatzes beruht zunächst in der günstigen geographischen Lage desselben, indem Wallwitzhafen derjenige Punkt auf der Elbe ist, welcher bei einer Entfernung von nur 7½ Meilen die kürzeste Entfernung von Leipzig bildet und da directe Schienenwege den Weitervertrieb vermitteln, den Verkehre von Hamburg und Harburg in der Richtung nach Leipzig zum Absatz nach den Königreichen Sachsen und Baiern, so wie nach Halle zum Absatz nach den Thüringischen Staaten zu billigeren Frachtsätzen, als auf jeder andern Route möglich macht, so daß Wallwitzhafen als der geeignetste Anknüpfungspunkt für den erwähnten Güterabfluß erscheint. Auf diese Weise ist die Spedition über Wallwitzhafen, welcher für den größten Theil des Weges und zwar von den Nordseehäfen bis Wallwitzhafen, billige Wasserfrachten zur Seite stehen, in der Lage, jeder Concurrenz mit anderen Plätzen wirksam zu begegnen, um so mehr, als die unmittelbare Lage dieses Platzes an der Elbe und das Vorhandensein directer Eisenbahn-Verbindungen mit allen größeren Handelsplätzen des Binnenlandes eine Ueberladung der Güter aus den Fahrzeugen in die Eisenbahnwagen zuläßt und dadurch bedeutende Zeit-, Arbeits- und Kostenersparung gestattet; als ferner dem Verkehre in steuerlicher Be-

ziehung durch Gewährung von Privattransitolägern an Ort und Stelle und seit 1. März 1866 durch Errichtung einer besondern, mit allen Abfertigungsbedürfnissen ausgestatteten Zollexpedition, weitreichende Erleichterungen zugestanden worden sind; als endlich auch die Eisenbahn-Verwaltung selbst zur Hebung des Verkehrs von der isolirten Lage des Hafensplatzes abließ und in Rücksicht auf den ihr zufließenden, bedeutenden Gütertransport mancherlei Frachtermäßigungen für einzelne Artikel eintreten läßt, wodurch die Entfernung des Hafensplatzes von der Hauptgüterbeförderung in Dessau ausgeglichen wird. Zudem bietet der nahe an der Ausladestelle und zwar am Kornhause gelegene geräumige und bequeme Winterhafen den überwinternden Fahrzeugen eine gesicherte Zufluchtsstätte, und es tragen somit alle Umstände dazu bei, Wallwighafen zu einem vortheilhaften Stationsplatze auf der Elbe für Schiffer und Handelstreibende zu machen.

Gegenwärtig, also nach Ablauf eines Decenniums seit Eröffnung des Wallwighafens für den Transitverkehr auf der Wasserstraße, bestehen daselbst folgende Geschäfts-Etablissements und sind zur Bewältigung des Verkehrs folgende Einrichtungen getroffen. An den beiden Endpunkten des Platzes befinden sich die beiden Expeditions-Geschäfte mit ihren ausgedehnten Speichern, Kellerräumen, Lagerhallen und offenen Lagerplätzen für Güter, welche, wie Roheisen, Steinkohlen, Schiefer, Säuren u. den Witterungseinflüssen ausgesetzt werden können und zwar auf der Seite des Fahrsee's das Expeditions-Geschäft der Firma Ziegler, Uhlmann & Comp., auf der Seite des Peißkerwassers das des Expeditions-Vereins. Zwischen beiden Geschäften an dem Eingange erwähnten Wasserdurchlasse befindet sich das Amts-Local der Zoll-Expedition nebst Abfertigungsraum, so wie eine Ladebühne nebst Kutsche der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft für die Verladung der Bitterfelder Kohlen, während der Durchlaß nach der Elbe selbst für die Verladung der nicht im Expeditionswege zu expedirenden Güter, so wie für das Ausflößen der böhmischen Bauhölzer reservirt bleibt, wofür Gebühren und resp. Lagergelber für fiscalische Rechnung erhoben werden. Das von den Expeditions-Geschäften unbenutzte, so wie das zur Zeit noch unangeführt gebliebene, der Ueberschwemmung ausgesetzte Terrain dient zu ausgedehnten Lagerplätzen der böhmischen Floßhölzer für Rechnung Dessauer, Alteuer und Weissenfelder Holzhändler. An der Bahnwärterbude Nr. 41. schließt das Expeditionslocal der Bahnhofsinspektion den Zugang zum Wallwighafen von der Seite des Hafenhauses, während die Peißkerbrücke die südliche Grenze des Hafensplatzes bildet. Das Elbufer ist mit den erforderlichen Ladebühnen und Krähnen, darunter sich beim Expeditionsvereine auch ein Dampftrahn befindet, und Kohlenrutschen besetzt, während ein Netz von ca. 620 Ruthen Geleisen die einzelnen Ausladestellen und Güterspeicher unter einander verbindet und in das vorerwähnte Kohlengeleis ausläuft, welches die Verbindung mit dem Bahnhofe Dessau vermittelt. Die am Wallwighafen verladenen Güter werden täglich einmal und im Falle des Bedürfnisses selbst zweimal abgeholt und in Dessau in die betreffenden Güterzüge einrangirt.

In wie weit es nun den kaufmännischen Bestrebungen gelungen ist, den Verkehr von der Nordsee nach dem Binnenlande dem damaligen Hauptstapelplatze Magdeburg zu einem guten Theil zu entreißen und über Wallwighafen zu entziehen und an diese Richtung zu fesseln, erhellt aus der folgenden statistischen Uebersicht der verfloffenen 10 Jahre, welche in runden Zahlen zugleich die jährliche Verkehrssteigerung veranschaulicht.

Der Verkehr mit zollvereinsausländischen Waaren, welche eingeführt wurden, sowie mit verhältnismäßig geringen Posten inländischer Producte, welche über die Zollvereinsgrenze ausgeführt wurden, belief sich im Jahre

1859	auf ca.	10,000	Centner,
1860	„	145,000	„
1861	„	300,000	„
1862	„	280,000	„
1863	„	430,000	„
1864	„	550,000	„
1865	„	610,000	„
1866	„	595,000	„
1867	„	940,000	„
1868	„	776,500	„
		4,636,500	Cent. in Summa.

und umfaßt die Einfuhr ausländischer Erzeugnisse hauptsächlich Roheisen, Farbehölzer in Blöcken und gemahlen, Guano, Schiefer, Kohlen, sodann Korinthen, Rosinen, Reis, Gewürze, Geringe, Syrup, Honig, Kaffee, calzinirte und crystallisirte Soda, chromsaures Kali, Farbeholzextracte, Maschinenteile, Baumöl, Leinöl, Cocosnußöl, Palmöl, Thran u. während die Einfuhr inländischer Producte in der Hauptsache sich auf Mehl, Kleie, Strohpapier, so wie in den letzten Jahren auf Spiritus und Zucker aus den Anhaltischen Landen und den benachbarten Preussischen Fabriken erstreckte. Ein in den früheren Jahren in ziemlichem Umfange betriebener Durchgangsverkehr mit Getreide aus Sachsen und Böhmen nach Hamburg ist in den letzten Jahren bedeutend zurückgegangen und in neuester Zeit fast gänzlich unterblieben.

Dieser Verkehr zwischen Hamburg und den zollvereinten Ländern wird theils durch Segelfahrzeuge, theils durch Schlepsschiffe vermittelt, und ist es die Neue Norddeutsche Flußdampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg, welche eine ziemlich regelmäßige Verbindung nach Wallwighafen unterhält. Bei günstigen Wasser- und Witterungsverhältnissen ist der Schiffsverkehr ein ununterbrochen reger; derselbe erleidet aber empfindliche Unterbrechungen, wenn insbesondere der Wasserstand auf der Elbe ein andauernd niedriger wird, in welchen Fällen nicht allein eine lohnende Ausnutzung der Tragfähigkeit der Fahrzeuge nicht stattfinden kann, sondern namentlich auch die Schlepssfahrzeuge gezwungen sind, die nach Wallwighafen verladenen Güter größtentheils schon in Magdeburg dem Eisenbahnverkehr zu übergeben, weil die auf der Strecke von Magdeburg bis Wallwighafen im Stromgebiete der Elbe vorhandenen Untiefen z. B. bei Stechby, Alken, am Steuger Anger, bei Brambach und am blauen Berge, das Befahren derselben bei niedrigem Wasserstande nicht gestatten.

Wie aus dem statistischen Nachweise erhellt, hat der Verkehr am Wallwighafen fast alljährlich eine rasche Steigerung erfahren. Die niedrige Verkehrsziffer des Jahres 1859 hat ihren Grund besonders darin, daß das Geschäft erst im Spätherbste dieses Jahres eröffnet worden und wenn der Verkehr bereits im folgenden Jahre eine bedeutend höhere Ziffer zeigte und vom Jahre 1861 ab als Resultat zweier Etablissements einen immer größern Umfang annahm, so wäre jedenfalls schon in den ersten Jahren der Expeditionsverkehr am Wallwighafen einer noch bedeutendern Entwicklung fähig gewesen, wenn nicht die aus früheren Jahren datirende allgemeine Geschäfts- und Handelscalamität, so wie die Wirkungen und Nachwirkungen des österreichisch-italienischen Krieges im Jahre 1859 das in kommerzieller Hinsicht unentbehrliche Vertrauen erschüttert und eine, Jahre lang fühlbar gewesene Stille des europäischen Geldmarktes hervorgerufen hätten. Dazu stand der Verkehr am Wallwighafen vielfach unter dem Drucke der hohen Elbzölle, welche den Import vieler ausländischer Güter auf der Wasserstraße verhinderten, so wie der wegen der Elbzölle in den verschiedenen Vereinstaaften errichteten Control- und Revisionsstationen, welche die Schifffahrt in der freien Bewegung beeinträchtigten. Die Verschiedenheit der Elbzollsätze in den einzelnen Uferstaaten brachte überdies dem Wallwighafenverkehr noch manche andere Nachteile, insofern z. B. bis zum Jahre 1863 die aus Anhalt auf der Elbe durch Sachsen ausgehenden Güter den vollen sächsischen Elbzoll zu tragen hatten, während Ladungen aus preussischen Gebietstheilen in Folge besonderer Vereinbarungen zwischen Preußen und Sachsen vollständige Befreiung vom sächsischen Elbzoll genossen, eine Thatsache, welche Wallwighafen von der Concurrenz mit benachbarten preussischen Verladungsplätzen ausschloß.

Als das Jahr 1863 eine Regelung der Elbzollverhältnisse, eine Ermäßigung der Elbzölle und mancherlei Verkehrsvereinerungen brachte, nahm der Verkehr rasch zu und derselbe hätte sicher einen noch größern Aufschwung gehabt, hätten nicht ungünstige Witterungsverhältnisse im Jahre 1863 Wassermangel herbeigeführt, in Folge dessen die Wasserfrachten erhöht und die Güter deshalb der Eisenbahn zugewandt werden mußten, welche mit billigerer Frachstellung eine pünktlichere Lieferzeit verbinden konnte, während die Kriegereignisse in den Oberzoghümern im Jahre 1864 ungünstige Conjunctionen in der großen Geschäftswelt zur Folge hatten, so daß der Verkehr sich in den engen Grenzen des Bedürfnisses zu bewegen gezwungen war.

r Güter, welche, wie Kohlen, den Witterungseinflüssen ausgef der Seite des Fahrsee's, das ler, Uhlmann & Comp., auf der Expeditions-Vereins. Zwischen erwähnten Wasserdurchlasse Expedition nebst Abfertigungs- t Rutsche der Berlin-Anhaltischen abung der Bitterfelder Kohlen, lbe selbst für die Verladung der irenden Güter, so wie für das lzer reservirt bleibt, wofür Ge- scalische Rechnung erhoben werden. ften unbenutzte, so wie das zur der Uberschwemmung ausgesetzte agerplätzen der böhmischen Floz- ner und Weissenfeller Holzhändler. schließt das Expeditionslocal der um Wallwizhafen von der Seite sterbrücke die südliche Grenze des ist mit den erforderlichen Lade- slich beim Speiditionsvereine auch hlenrutschen besetzt, während ein n die einzelnen Ausladestellen und indet und in das vorerwähnte e Verbindung mit dem Bahnhofe itzhafen verladenen Güter werden Bedürfnisses selbst zweimal abge- enden Güterzüge einrangirt. m nännischen Bestrebungen gelungen nach dem Binnenlande dem da- burg zu einem guten Theil zu zu entziehen und an diese Richtung en statistischen Uebersicht der ver- nden Zahlen zugleich die jährliche usländischen Waaren, welche ein- hältmäßig geringen Posten in- e Zollvereinsgrenze ausgeführt

10,000	Centner,
45,000	
300,000	
280,000	
130,000	
550,000	
310,000	
95,000	
140,000	
176,500	
336,500	Ctr. in Summa.

wird, in welchen Fällen nicht allein eine lohnende Ausnutzung der Tragfähigkeit der Fahrzeuge nicht stattfinden kann, sondern namentlich auch die Schleppfahrzeuge gezwungen sind, die nach Wallwizhafen verladenen Güter größtentheils schon in Magdeburg dem Eisenbahnverkehr zu übergeben, weil die auf der Strecke von Magdeburg bis Wallwizhafen im Stromgebiete der Elbe vorhandenen Untiefen z. B. bei Steckby, Alken, am Steützer Unger, bei Brambach und am blauen Berge, das Befahren derselben bei niedrigem Wasserstande nicht gestatten.

Wie aus dem statistischen Nachweise erhellt, hat der Verkehr am Wallwizhafen fast alljährlich eine rasche Steigerung erfahren. Die niedrige Verkehrsziffer des Jahres 1859 hat ihren Grund besonders darin, daß das Geschäft erst im Spätherbste dieses Jahres eröffnet worden und wenn der Verkehr bereits im folgenden Jahre eine bedeutend höhere Ziffer zeigte und vom Jahre 1861 ab als Resultat zweier Etablissemments einen immer größeren Umfang annahm, so wäre jedenfalls schon in den ersten Jahren der Expeditionsverkehr am Wallwizhafen einer noch bedeutendern Entwicklung fähig gewesen, wenn nicht die aus früheren Jahren datirende allgemeine Geschäfts- und Handelscalamität, so wie die Wirkungen und Nachwirkungen des österreichisch-italienischen Krieges im Jahre 1859 das in commercieller Hinsicht unentbehrliche Vertrauen erschüttert und eine, Jahre lang fühlbar gewesene Stille des europäischen Weltmarktes hervorgerufen hätten. Dazu stand der Verkehr am Wallwizhafen vielfach unter dem Drucke der hohen Elbzölle, welche den Import vieler ausländischer Güter auf der Wasserstraße verhinderten, so wie der wegen der Elbzölle in den verschiedenen Vereinstaaen errichteten Control- und Revisionsstationen, welche die Schifffahrt in der freien Bewegung beeinträchtigten. Die Verschiedenheit der Elbzollsätze in den einzelnen Uferstaaten brachte überdies dem Wallwizhafenverkehr noch manche andere Nachtheile, insofern z. B. bis zum Jahre 1863 die aus Anhalt auf der Elbe durch Sachsen ausgehenden Güter den vollen sächsischen Elbzoll zu tragen hatten, während Ladungen aus preussischen Gebietsstheilen in Folge besonderer Vereinbarungen zwischen Preußen und Sachsen vollständige Befreiung vom sächsischen Elbzoll genossen, eine Thatfache, welche Wallwizhafen von der Concurrenz mit benachbarten preussischen Verladungsplätzen ausschloß.

Als das Jahr 1863 eine Regelung der Elbzollverhältnisse, eine Ermäßigung der Elbzölle und manchfache Verkehrsvereicherungen brachte, nahm der Verkehr rasch zu und derselbe hätte sicher einen noch größeren Aufschwung gehabt, hätten nicht ungünstige Witterungsverhältnisse im Jahre 1863 Wassermangel herbeigeführt, in Folge dessen die Wasserfrachten erhöht und die Güter deshalb der Eisenbahn zugewandt werden mußten, welche mit billigerer Frachstellung eine pünktlichere Lieferzeit verbinden konnte, während die Kriegsereignisse in den Elbherzogthümern im Jahre 1864 ungünstige Conjunctionen in der großen Geschäftswelt zur Folge hatten, so daß der Verkehr sich in den engen Grenzen des Bedürfnisses zu bewegen gezwungen war.

eingehend  
entweder  
redidirt u  
oder aber  
unter S  
amtliche  
ausgelad  
wird. S  
handlung  
Hauptst  
nachber  
zur bef  
Erleich  
eine be  
gangen  
den vol  
staltet i  
betriefft  
gleich d  
Empfän





Mit der im Jahre 1865 wiedererhaltenen Befestigung des geschäftlichen Vertrauens gewann der Verkehr neues Leben und im Verein mit den vom 1. Juli desselben Jahres ab in Kraft getretenen, aus den Handelsverträgen mit Frankreich und Oesterreich resultirenden Ermäßigungen und Befreiungen vieler Importartikel vom Einfuhrzolle, denen sich vom 1. Juni 1868 neue Ermäßigungen, namentlich für Roheisen anreiheten, gestaltete sich der Verkehr am Wallwighafen äußerst günstig und ist derselbe nur im Jahre 1866, wo während des Krieges mit Oesterreich gerade die den Hauptgüterabfluß bildenden Länder Sachsen, Baiern, Böhmen der Schauplatz militärischer Operationen waren, so wie im Jahre 1868, wo eine vom Juli bis November andauernde Wasserarmuth der Elbe die Schifffahrt empfindlich hemmte, in seinen Erträgen etwas zurückgeblieben. —

Neben der Hauptgüterbewegung auf der Elbe zwischen den Nordseehäfen und dem Zollvereine mit Wallwighafen als Kreuzungspunkt, besteht an diesem Orte noch ein kleinerer Verkehr von Stettin und Berlin. Derselbe umfaßt hauptsächlich Cement, dann Zucker, Getreide, Heringe, Talg, Pottasche u. dgl. und verbleibt fast ausschließlich im Inlande. Dieser Verkehr, welcher ebenfalls von den vorerwähnten großen Geschäftsstöckungen beeinflusst war und von der günstigen Fluß- und Canalschifffahrt abhängt, ist von Jahr zu Jahr zurückgegangen und zur Zeit auf einen unwesentlichen Umfang gesunken.

Um endlich das Bild des Verkehrs am Wallwighafen zu vervollständigen, mag hier nicht unerwähnt bleiben, daß das an dem oben beschriebenen Wasserdurchlasse stattfindende Ausflößen böhmischer Hölzer in ziemlich starkem Umfange betrieben wird, während Selbstverladungen an dieser Stelle, d. h. Verladungen ohne Vermittelung der Speditions-Geschäfte wegen der damit verbundenen Unbequemlichkeiten und Weitläufigkeiten bisher wohl kaum versuchsweise vorgekommen sind.

Ebenso hat der Verkehr mit Bitterfelder Braunkohlen, welcher früher namentlich nach der Magdeburger Gegend einen sehr bedeutenden Abfluß hatte, eine wesentliche Abnahme erfahren, nachdem in neuerer Zeit ergiebige Kohlenlager namentlich bei Mühlungen aufgeschloffen sind und der Kohlenbedarf Magdeburgs und Umgegend daher aus der Nähe, schnell und billig zu decken ist. Augenblicklich geschehen die Kohlenverladungen am Wallwighafen nur noch nach Alten.

In dem vorstehend geschilderten Handelsverkehre Wallwighafens aufgehoben ist der Zollverkehr, d. h. derjenige Waarenverkehr, welcher sich aus der Abfertigung der am Wallwighafen ein- und ausgehenden, der Zollpflicht und darum der Zollcontrole unterliegenden Güter ergibt.

Die über die Zollgrenze gegen Hamburg auf der Elbe hierher eingehenden Güter stehen unter Begleitscheincontrole I und sind entweder schon vom Grenzübergangsamte Wittenberge vollständig revidirt und deshalb meistens ohne zollamtlichen Verschuß abgelassen, oder aber die Revision ist dort ganz unterblieben und die Waare unter Schiffsverschuß gesetzt, in welchem Falle die grenzsteueramtliche Abfertigung der Waaren in Wallwighafen, wo dieselben ausgeladen und meist zu Lande weitergeführt werden, nachgeholt wird. Bis zum 1. März 1866 ist die weitere zollamtliche Behandlung der eingegangenen zollpflichtigen Güter von dem Herzogl. Hauptsteueramte in Dessau erfolgt; von jenem Zeitpunkte indessen, nachdem der Verkehr eine große Ausdehnung gewonnen, sind sowohl zur bessern Wahrnehmung der Zollinteressen, als auch zur größern Erleichterung für die Zollpflichtigen die gedachten Revisionen auf eine besondere, am Wallwighafen errichtete Zollexpedition übergegangen, welche unter der Firma des Hauptamtes fungirt und mit den vollen Abfertigungsbesugnissen eines Hauptzollamtes ausgestattet ist.

Was nun zunächst den zollcontrollpflichtigen Waaren-Eingang betrifft, so ergibt sich derselbe aus folgender Uebersicht, welche zugleich den Verbleib der Waare, je nach der Disposition der Waaren-Empfänger, nachweist:

Der Gesamt-Waaren-Eingang hat betragen	Davon sind:				
	im Jahre	zusammen Ctr.	sofort verzollt, resp. in den freien Verkehr gesetzt	zu den Niederlagen gebracht	unmittelbar unter Begleitschein-Controle weiter gesandt.
1859	1,800	—	1,100	700	
1860	22,900	2,500	690	19,710	
1861	29,815	4,618	5,099	20,098	
1862	54,127	3,097	23,597	27,433	
1863	98,672	5,052	31,014	62,606	
1864	88,887	2,760	31,577	54,550	
1865	116,549	9,723	62,970	43,856	
1866	120,286	18,126	61,870	40,290	
1867	166,726	19,588	87,869	59,269	
1868	140,152	8,732	84,119	47,301	
Summa	839,914	74,196	389,905	375,813	

Dem Wesen der Spedition entsprechend ist der zollpflichtige Verkehr am Wallwighafen in der Hauptsache ein Begleitscheinverkehr, indem der auswärts wohnende Eigentümer der Waare sich dieselbe entweder unverzollt auf Begleitschein I. zuführen läßt, um das Recht der Niederlegung oder resp. zollfreien Wiederansfuhr aufrecht zu erhalten, oder die Abfertigung auf Begleitschein II. bezieht, in welchem Falle schon am Hafen die Waare nach specieller Revision in den freien Verkehr übergeht und der Zollbetrag mit Begleitschein II. einem andern Amte des Zollvereins zur Einziehung vom Adressaten überwiesen wird, oder aber die Waare in Wallwighafen ein Niederlageverhältniß eingehen läßt, welches später durch eine der beiden Begleitscheinarten oder durch Verjollung der Waare gelöst wird. Der bei Weitem geringere Theil der eingegangenen Waaren wird schon in Wallwighafen in den freien Verkehr gesetzt und betrifft in der Hauptsache solche Güter, welche an sich vom Eingangszolle frei in Verschußstählen mit andern zollpflichtigen Gütern zusammengeladen waren und deshalb der Zollcontrole bis am nächsten Bestimmungsorte unterlagen. Aus diesem Grunde ist denn auch die Erhebung des Eingangszolls von den hier wirklich verzollten Waaren von sehr untergeordneter Bedeutung, wogegen die Erhebung des Elbzolles bereits in Wittenberge beim Ueberschritt über die Zollgrenze zur Rechnung sämmtlicher beteiligten Elbuferstaaten stattgefunden hat.

Die zollfreie Durchfuhr der eingegangenen Waaren ist entweder auf directen Begleitscheinen I. zum Wieder-Ausgange über die Zollvereinsgrenze oder aber dann erfolgt, wenn die Waare bereits längere Zeit in einer unverzollten Niederlage am Wallwighafen gelagert.

Ein controlpflichtiger Ausgang vereinsländischer Waaren mit Erhebung des Ausgangszolls beim Amte im Innern (dem Versendungsamte) hat nur im Jahre 1867, mit 305 Ctr. Lumpen zur Papierfabrikation stattgefunden, welche auf Ausgangsdeclaration nach Hamburg resp. England exportirt waren. Des Weiteren hat auch in den letzten Jahren ein Export von inländischem Spiritus und Zucker nach Hamburg resp. überseeischen Plätzen stattgefunden und zwar im Jahre

1866.	505 Gebinde Spiritus, brutto 4411 Ctr. 44 Pfd. mit 191,332 Quart;
1867.	20 Gebinde desgl., brutto 229 Ctr. 79 Pfd. mit 10,269 Quart, 5004 Brode Meliszucker, brutto 2005 Ctr. 05 Pfd., 164 Fässer Rohzucker, netto 2481 Ctr. 46 Pfd.;
1868.	100 Gebinde Spiritus, brutto 1286 Ctr. 75 Pfd. mit 57,482 Quart; 519 Fässer Rohzucker, brutto 5822 Ctr. 86 Pfd., netto 5503 Ctr. 34 Pfd.

Diese Mengen, — der Spiritus aus Anhaltischen und Königl. Sächsischen Brennereien, der Zucker aus Anhaltischen und Preussischen Fabriken abstammend, — sind in Wallwighafen steuerlich abgefertigt und unter Schiffsverschuß dem Hauptamte Wittenberge zur Ausgangsabfertigung überwiesen worden, während außerdem im Jahre 1868 noch 137 Fässer Rohzucker, brutto 1714 Ctr. 07 Pfd., netto 1627 Ctr. 16 Pfd., in Folge des anhaltenden niedrigen Wasserstandes der Elbe per Eisenbahn in Verschußwagen über Wendisch-

Warnow nach Hamburg abgefertigt werden mußten, in welchem letztern Falle, bei der directen Eisenbahn-Verbindung, Wallwihafen als wirkliches Grenzamt gegen Hamburg mit dem Aufgapedissen Wendisch-Warnow fungirte.

Für die exportirten Spiritus- und Zuckermengen ist die gesetzlich festgestellte Bonifikation in Anspruch genommen und sind für jedes Quart ausgeführten Spiritus 11 Pf., für jeden Centner Meliszucker 3½ Thlr. und für jeden Centner Rohzucker 2 Thlr. 26 Sgr. an Steuer rückvergütet worden.

Endlich mag hier noch derjenige Verkehr Erwähnung finden, welcher von einem Vereinsstaat zum andern unter Verührung des Zollvereins-Anslandes auf der Elbe stattgefunden hat. Namentlich seit dem Anschlusse der Elbherzogthümer an den Zollverein haben vielfach dahin Verwendungen inländischer Produkte sowohl zum Verbleib im Lande, als auch zum Weitervertrieb über See stattgefunden, und muß der inländische Ursprung solcher Waaren, welche das Ausland beim Austritt auf der Elbe von Wittenberge bis Harburg, resp. Altona berühren, amtlich nachgewiesen werden, dafern dieselben beim Wiedereingange in einen Zollvereinsstaat nicht als ausländische und darum eingangszollpflichtige angesehen werden sollen. Dergleichen Verwendungen unter Declarationschein-Controle haben im Jahre 1867 rückfichtlich 198 Packen Strohpapier nach der Provinz Schleswig-Holstein mit 122 Ctr. 94 Pfd., und 1869 rückfichtlich 90 Packen Schiefertafeln mit 18 Ctr. 85 Pfd., 6 Kisten Flaschensack mit 5 Ctr. 88 Pfd., 65 Fässern Rohzucker mit 806 Ctr. 41 Pfd., 290 Packen Strohpapier mit 189 Ctr. 10 Pfd., ebenfalls nach den Elbherzogthümern, sowie 85 Fässern Sprit mit 992 Ctr. 07 Pfd., 13 Ballen farbiges Papier und 46 Kisten Visitenartenpapier mit 123 Ctr. 14 Pfd. nach Harburg stattgefunden. — Sa. 2258 Ctr. 39 Pfd.

Einen wichtigen Verwaltungszweig der Zollexpedition am Wallwihafen bildet noch der Verkehr mit Niederlagegütern. Durch das Bedürfniß hervorgerufen, gelangt ein großer Theil der vom Auslande eingegangenen Waaren am Wallwihafen zu den Niederlagen, um von da ab in ganzen Posten oder in einzelnen Theilen, je nach der spätern Disposition des Empfängers, weiter geführt und danach weiter steuerlich behandelt zu werden. In den ersten Jahren, als der Revisiondienst noch von Dessau aus gehandhabt wurde, waren die Expeditions-Geschäfte gezwungen, die zur Niederlage disponirten Güter dem Pacht Hofe Dessau zuzuführen. Abgesehen von der 3 Meile betragenden Entfernung zwischen Dessau und Wallwihafen, welche eine schnelle Expedition der disponirten Nieder-

lagegüter unmöglich machte, war mit dieser Einrichtung ein großer Aufwand an Zeit und Arbeitskraft, sowie an Kosten für Auf- und Abfahren, Transport nach der Stadt, fiscalisches Lagergeld etc. verknüpft, ein Umstand, der die Expedition der zollpflichtigen Waaren wesentlich vertheuerte und selbst für manchen Artikel Veranlassung wurde, daß sein Vertrieb über Wallwihafen keine Ausdehnung erreichte.

Als daher im Jahre 1861 Roheisen und Heringe umfangreiche Importartikel zu werden versprochen, dafern die hohen Spesenätze vermieden werden konnten, wurden den Expeditions-Geschäften zur Hebung des Verkehrs für die genannten beiden Artikel unverzollte Privatlager an Ort und Stelle, zunächst unter Mitverschluß der Zollbehörde, bewilligt, welche gar bald in Privattransitlager ohne amtlichen Verschluß umgewandelt wurden, in welcher Eigenschaft ihnen das Recht der zollfreien Wiederausfuhr der darin niedergelegten Waaren über die Zollvereinsgrenze verblieb. Diese mannigfachen Zollbegünstigungen und Erleichterungen vertheilten ihren äußerst günstigen Eindruck auf den Verkehr nicht. Insbesondere wuchs in den darauf folgenden Jahren die Einfuhr von schottischem Roheisen, welches meistens in Wallwihafen niedergelegt und allmählich in kleineren Partien nach Böhmen (Freiherrl. von Kleist'sches Eisenwerk in Neudeck) ausgeführt wurde, zu einer sehr hohen Ziffer an (jährlich bis zu 70,000 Ctr.) und da auch der Zollverkehr mit anderen Gütern sich alljährlich steigerte, stellte sich das Bedürfniß immer dringender heraus, für sämtliche Niederlagegüter am Wallwihafen Privattransitlager einzurichten und diesen Verkehr von der Pacht Hofniederlage in Dessau ganz zu scheid.

So hat sich denn im Laufe weniger Jahre am Wallwihafen sehr zu Gunsten des dortigen Expeditions-Handels ein eigener, umfangreicher Niederlageverkehr herausgebildet, welcher zwar unter der Controle der Zollverwaltung steht, indessen der Hauptsache nach Vertrauenssache ist. Die Privattransitlager am Wallwihafen theilen sich, je nachdem der Zollsatz der Lagergüter ein niedriger ist, in solche ohne amtlichen Mitverschluß, sowie in solche, welche unter Mitverschluß der Zollverwaltung stehen und in den Lagerräumen der beiden Etablissements nach Vorschrift der Zollbehörde hergerichtet sind.

Auf diese Weise ist dem Bedürfnisse abgeholfen und den Expeditions-Geschäften neben der sonstigen Kostenersparniß die Möglichkeit geboten, die eigenen Lagerräumlichkeiten durch Berechnung eines billigen Lagergeldes angemessen zu verwerthen.

Die Entwicklung des Niederlageverkehrs am Wallwihafen veranschaulicht die nachstehende statistische Uebersicht:

Bestand an Lagergütern		Zugang an Lagergütern		Zusammen	Die Abgänge aus den Niederlagen betragen:				
ultimo	Ctr.	pro	Ctr.		Ctr.	a. durch Verzollung zum Eingange	b. durch Veränd. m. Begleitf. I. nach einer Pacht Hofstadt	c. durch Veränd. ins Ausland	d. durch Veränd. mit Begleitf. II.
—	—	1859	1,100	1,100	—	800	150	50	1,000
1859	100	1860	690	790	—	545	27	150	722
1860	68	1861	5,099	5,167	143	3,098	—	840	4,081
1861	1,086	1862	23,597	24,683	293	8,081	6,737	4,714	19,825
1862	4,858	1863	31,014	35,872	349	6,671	10,247	9,014	26,281
1863	9,591	1864	31,577	41,168	475	1,561	19,410	6,351	27,797
1864	13,371	1865	62,970	76,341	759	1,492	7,233	51,097	60,631
1865	15,710	1866	61,870	77,580	6,607	12,377	2,280	38,691	59,955
1866	17,625	1867	87,869	105,494	6,350	5,965	2,806	66,637	81,558
1867	23,936	1868	84,119	108,055	4,441	7,029	2,333	67,267	81,070
1868	26,985		389,905	389,905	19,417	47,619	51,073	244,811	362,920

Nach dieser Uebersicht sind daher innerhalb der verfloßenen 10 Jahre von 1859 bis ult. 1868 im Ganzen

389,905 Ctr. zu den Niederlagen abgefertigt worden.

Die Abgänge aus denselben betragen 362,920 Ctr., so daß am Schlusse des Jahres 1868 noch Bestände von

26,985 Ctr. in den Privatlagern verblieben, welche auf das Jahr 1869 übergegangen sind.

Aus der Statistik erhellt, daß die Abgänge zur Eingangsverzollung untergeordneter Natur sind; die höheren Ziffern der letzten Jahre beruhen auf ausnahmsweiser Verzollung größerer Eisenmengen.

Der Hauptsache nach bleibt der Verkehr Begleitf. I. controlpflichtig und bleibt hier nur zu erklären, daß die ausnahmsweise starken Begleitf. I. Abfertigungen nach dem Auslande in den Jahren 1862 und 1863 durch den starken Roheisenexport nach Neudeck in Böhmen hervorgerufen sind, während die in den letzten Jahren zur Erscheinung gekommene außerordentliche Zunahme der Abfertigungen auf Begleitf. II. darin hauptsächlich begründet ist, daß der Eingangszoll für große Mengen in Zollverein konsumirten Roheisens bei anderen Hauptämtern, gewöhnlich dem Siege der betreffenden Agenten, zur Einzahlung, resp. zunächst zur Anschreibung auf den erlangten Zollcredit gelangt ist.

Dessau, Hofbuchdruckerei von F. Seybruch.



r Gipsf., und 1869 rücksichtlich den 5 Pfd., 6 Kisten Flaschenf der Zucker mit 806 Ctr. 41 Pfd., ler, 10 Pfd., ebenfalls nach den 8 Schritt mit 992 Ctr. 07 Pfd., ngs sten Visitenkartenpapier mit oll. Ctr. funden. — Sa. 2258 Ctr. t Rut

abund der Zollexpedition am Wall- lbe mit Niederlagegütern. irendlangt ein großer Theil der lzer am Wallwighafen zu den 3calisti Posten oder in einzelnen ften n des Empfängers, weiter der andelt zu werden. In den agerPoch von Dessau aus gehand- ner ne gezwungen, die zur Nieder- schließfau zuzuführen. Abgesehen um rung zwischen Dessau und fterbr ition der disponirten Nieder- ist

(jährlich bis zu 70,000 Ctr.) und da auch der Zollverkehr mit anderen Gütern sich alljährlich steigerte, stellte sich das Bedürfniß immer dringender heraus, für sämtliche Niederlagegüter am Wallwighafen Privattransitolager einzurichten und diesen Verkehr von der Packhofsniederlage in Dessau ganz zu scheiden.

So hat sich denn im Laufe weniger Jahre am Wallwighafen sehr zu Gunsten des dortigen Expeditions Handels ein eigener, umfangreicher Niederlageverkehr herausgebildet, welcher zwar unter der Controle der Zollverwaltung steht, indessen der Hauptsache nach Vertrauenssache ist. Die Privattransitolager am Wallwighafen theilen sich, je nachdem der Zollsatz der Lagergüter ein niedriger ist, in solche ohne amtlichen Mitverschluß, sowie in solche, welche unter Mitverschluß der Zollverwaltung stehen und in den Lagerräumen der beiden Etablissements nach Vorschrift der Zollbehörde hergerichtet sind. Auf diese Weise ist dem Bedürfnisse abgeholfen und den Expeditions geschäften neben der sonstigen Kostenersparniß die Möglichkeit geboten, die eigenen Lagerräumlichkeiten durch Verechnung eines billigen Lagergeldes angemessen zu verwerthen.

Die Entwicklung des Niederlageverkehrs am Wallwighafen veranschaulicht die nachstehende statistische Uebersicht:

Die Abgänge aus den Niederlagen betragen:

Zu- sammen	Die Abgänge aus den Niederlagen betragen:				Zu- sammen	
	a. durch Verzollung zum Eingange	b. durch Versandt in Begleitsch. I. nach einer Packhofstadt	c. durch Versandt mit Begleitsch. I. ins Ausland	d. durch Versandt mit Begleitschein II.		
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	
1,100	1,100	—	800	150	50	1,000
690	790	—	545	27	150	722
5,099	5,167	143	3,098	—	840	4,081
23,597	24,683	293	8,081	6,737	4,714	19,825
31,014	35,872	349	6,671	10,247	9,014	26,281
31,577	41,168	475	1,561	19,410	6,351	27,797
62,970	76,341	759	1,492	7,283	51,097	60,631
61,870	77,580	6,607	12,377	2,280	38,691	59,955
87,869	105,494	6,350	5,965	2,606	66,637	81,558
84,119	108,055	4,441	7,029	2,333	67,267	81,070
89,905	389,905	19,417	47,619	51,073	244,811	362,920

10,0 innerhalb der verflossenen  
45,0 Ganzen  
300,0 en abgefertigt worden.  
280,0 is denselben betrogen  
130,0 isse des Jahres 1868 noch  
550,0 n verblieben, welche auf das  
95,0 gegangen sind.  
140,0 Abgänge zur Eingangsver-  
176,5 höheren Ziffern der letzten  
336,5 ollung größerer Eisenmengen.

Der Hauptsache nach bleibt der Verkehr Begleitschein-controlpflichtig und bleibt hier nur zu erläutern, daß die ausnahmsweise starken Begleitscheinabfertigungen nach dem Auslande in den Jahren 1862 und 1863 durch den starken Roheisentransit nach Mendel in Böhmen hervorgerufen sind, während die in den letzten Jahren zur Erscheinung gekommene außerordentliche Zunahme der Abfertigungen auf Begleitschein II. darin hauptsächlich begründet ist, daß der Eingangszoll für große Mengen im Zollverein consumirten Roheisens bei anderen Hauptämtern, gewöhnlich dem Sitze der betreffenden Agenten, zur Einzahlung, resp. zunächst zur Anschreibung auf den erlangten Zollcredit gelangt ist.

Dessau, Hofbuchdruckerei von H. Seybruch.