Hamburger Feuerkasse

Kurze Mühren 20. ☎ C 2 Bismarck 2541

Die Hamburger Feuerkasse ist eine auf dem Gesetz vom 18. Juli 1923 beruhende gesetzliche Vereinigung der Gebäudeeigentümer zu gegenseitiger Versicherung ihrer auf hamburgischem Staatsgebiet gelegenen Gebäude gegen Feuer und dem gleichgestellte Ereignisse.

Die Verwaltung der Feuerkasse wird geführt von dem Verwaltungsrat, der aus 2 Senatsmitgliedern als Vorsitzenden bezw. stellvertretenden Vorsitzenden 9 nach Massgabe des Gesetzes über den Aufbau der Verwaltung durch die Bürgerschaft zu wählenden bürgerlichen Mitgliedern und dem Direktor der Feuerkasse besteht.

Für die Aufnahme eines Gebäudes in die Feuerkasse ist eine Schätzung des Wertes desselben durch die von dem Verwaltungsrat bestellten Schätzer oder Bauräte erforderlich. Der Schätzungswert wird nach den Baupreisen von 1914 festgestellt. Die Vollversicherung wird für alle Grundeigentümer automatisch durchgeführt, indem für die Einziehung der Beiträge eine der jeweiligen Änderung der Baupreise Rechnung tragende Richtzahl festgesetzt wird.

Die Versicherung bei der Feuerkasse erstreckt sich auf Schäden, die an den versicherten Gebäuden entstehen durch Brand, Blitzstrahl, Explosionen und die zur Löschung von Bränden getroffenen Massnahmen. Die Höhe der Entschädigung wird nach Ausführung einer von den Schätzern oder Bauräten der Feuerkasse vorzunehmenden Schätzung festgestellt.

Siehe auch Feuerkassengesetz am Anfang dieses zweiten Bandes in der Zusammenstellung von Gesetzen und Verordnungen, Seite 32.

Zölle und Verbrauchsabgaben.

Das ursprünglich von deutschen Kaisern als Regal in Anspruch genommene Recht, Zölle zu erheben, war im Laufe der Jahrhunderte mit dem zunehmenden Verfall der Kaiserlichen Macht teils im Wege der Verleihung teils durch Usurpation auf die deutschen Einzelstaaten übergegangen. Und nicht nur gegen einander sperrten diese sich ab, auch innerhalb ihrer Grenzen wurde vielfach der Verkehr von Landschaft zu Landschaft, von Ort zu Ort durch Zollschranken unterbunden. Noch bis weit ins 19. Jahrhundert hinein bot Deutschland das Bild einer von zahllosen Zöllinien durchschnittenen jeder volkswirtschaftlichen Zusammenfassung ermangelnden Staatengemeinschaft.

Erst der unter Preussens Führung gegründete deutsche Zollverein schaffte Wandel. Durch dieses, in einer Reihe von Einzelverträgen seit 1828 stufenweise zu Stande gekommene, wiederholt in Frage gestellte, aber immer wieder bestätigte völkerrechtliche Bündnis wurde unter Ausschluss der zweiten deutschen Grossmacht Oesterreich ein geschlossenes deutsches Zoll- und Handelsgebiet geschaffen, das von keinen inneren Zollschranken durchzogen, sondern von einer gemeinschaftlichen Zollgrenze umschlossen war; die Zölle wurden für gemeinsame Rechnung erhoben und (mit einigen Abweichungen) nach der Einwohnerzahl unter die einzelnen Vereinsstaaten verteilt. Einige kleinere Staaten jedoch – darunter Hamburg – blieben dem Zollverein fern.

Nachdem der Zollverein durch die Kraft der in ihm verkörperten wirtschaftlichen Notwendigkeit auch den Krieg von 1866 – zwar nicht nach den Sätzen des Völkerrechts, aber tatsächlich – überdauert hatte wurde bei der politischen Neugestaltung Deutschlands zunächst durch die Verfassung des Norddeutschen Bundes eine innigere jetzt nicht mehr vertrags- sondern verfassungsmässige Zollgemeinschaft zwischen den zum Bunde gehörigen Staaten, jedoch wieder mit Ausnahme der Hansestädte, begründet und demnächst durch Vertrag vom 8. Juli 1867 die Zollvereinigung mit den süddeutschen Staaten wieder hergestellt. Die Verfassung des deutschen Reichs vom 16. April 1871, die auch für die süddeutschen Staaten das Zollvertragsverhältnis in eine verfassungsmässige Zugehörigkeit zum deutschen Zollgebiet umwandelte, hatte im übrigen die zollrechtlichen Bestimmungen der Norddeutschen Bundesverfassung unangetastet gelassen. Die Einzelstaaten erhoben durch ihre eigenen Zollbehörden die Zölle für Rechnung des Reichs und lieferten sie mit gewissen Abzügen für die Verwaltungs- und Erhebungskosten an letzteres ab. Der Kaiser überwachte die Einhaltung des gesetzlichen Verfahrens durch Reichsbeamte – die „Stationskontrolleure" und die ihnen vorgesetzten „Reichsbevollmächtigten für Zölle und Steuern" –, die er den Zollämtern und den Direktivbehörden der Einzelstaaten beiordnete. Bezüglich der Hansestädte Bremen und Hamburg (Lübeck hatte seine Sonderstellung inzwischen aufgegeben), bestimmte Artikel 34 der Reichsverfassung, dass sie mit einem dem Zweck entsprechenden Bezirke ihres oder des umliegenden Gebiets als Freihäfen ausserhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze bleiben sollten, bis sie ihren Einschluss in diese beantragen würden.

So blieb die Stadt Hamburg mit ihrer Umgebung, insbesondere mit Altona und Wandsbek, trotz ihrer Zugehörigkeit zum Deutschen Reich noch eine Reihe von Jahren ausserhalb der Zollgemeinschaft. Als Entgelt für die seinem städtischen und umliegenden Gebiet zugute kommende Zollbefreiung zahlte der hamburgische Staat eine nach der Zahl seiner zollausgeschlossenen Einwohner bemessene jährliche Abfindungssumme (das „Aversum") ans Reich. Für die Zollbehandlung der über Hamburg nach dem deutschen Zollinlande eingehenden Waren bestand im hamburgischen Zollauslande das unter preussischer Aufsicht stehende „Vereinsländische Hauptzollamt" mit grösseren Abfertigungsstellen, namentlich an den Bahnhöfen und der Oberelbe. Im Zollausland befand sich ferner die „Zollvereins-Niederlage", ein zollsicher abgegrenztes Stück Zollinland für die hamburgische Industrie, die ihre hier aus zollinländischen oder verzollten ausländischen Rohstoffen und Halbfabrika en hergestellten Waren zollfrei ins Zollinland verschicken konnte. An Stelle des deutschen Zolles erhob Hamburg für seinen Staatsbedarf eine eigene indirekte Abgabe in Form der „Konsumtions-Akzise". Dieser unterlagen Brotstoffe, Getränke und Fleisch, welche in der Stadt und einigen Vororten (ausgenommen insbesondere die Vorstadt St. Pauli) verzehrt wurden. Sie wurde teils als Eingangsabgabe, teils als Mahl- und Brausteuer, teils als Schank-Gewerbesteuer erhoben (vergl. revidierte Konsumtions-Akzise-Verordnung und Akzise-Tarif vom 20. Dezember 1861, aufgehoben durch Gesetz vom 16. Juli 1888).

Der Ausschluss der beiden wichtigsten Hansestädte aus dem deutschen Zollgebiet wurde in immer weiteren Kreisen als ein nationaler und wirtschaftlicher Missstand empfunden. Nach längeren Verhandlungen kam die von Vertretern des preussischen Finanzministers, des Reichskanzlers und des Hamburgischen Senats abgeschlossene, vom Bundesrat genehmigte Vereinbarung vom 25. Mai 1881 (ähnlich für Bremen) zustande, nach der das Wohngebiet der Stadt Hamburg gleichzeitig mit den angrenzenden preussischen Gebietsteilen dem Zollgebiet angeschlossen, dagegen ein für den unbehinderten Verkehr von Seeschiffen und Grosshandelswaren sowie für industrielle Grossbetriebe bestimmter, lediglich von aussen zollamtlich zu bewachender hamburgischer Gebietsteil als Freihafengebiet bestehen bleiben sollte, den im anzuschliessenden Gebiet belegenen Fabriken sollte ihr ungefährdeter Fortbestand in jeder zulässigen Weise ermöglicht werden; das Deutsche Reich sollte zu den Kosten der aus Anlass des Zollanschlusses auszuführenden umfassenden Hafen-, Lagerhaus- und sonstigen Bauten bis zu 40 Millionen Mark beitragen. Mit der Einbeziehung Hamburgs in das deutsche Zollgebiet war auch dessen Eintritt in die deutsche Steuergemeinschaft verbunden, d. h. die Reichsgesetzgebung über die Besteuerung des Tabaks, Zuckers, Salzes, Branntweins und Bieres, hatte in den anzuschliessenden Gebietsteilen in Geltung zu treten, während die Gesetze über die Wechselstempel-, Spielkartenstempel- und andere Reichsstempel-Abgaben schon vorher auf das Hamburgische Staatsgebiet Anwendung fanden. Später kamen hinzu die Schaumweinsteuer, die Zigarettensteuer, die Steuern auf Zündwaren, Beleuchtungsmittel und Essigsäure.

Auf dieser Grundlage konnte nach mehr als siebenjährigem, fruchtbringendem Zusammenwirken der aus Vertretern des Reichs, Preussens, Bayerns, Sachsens und Hamburgs zusammengesetzten „Vollzugskommission für den Zollanschluss Hamburgs" mit der aus fünf Senats- und zehn Bürgerschaftsmitgliedern zusammengesetzten hamburgischen „Zollanschlusskommission", der Bauverwaltung und den andern beteiligten Behörden und Korporationen am 15. Oktober 1888 Hamburg ohne Schädigung seiner Handelsinteressen dem grossen Wirtschaftskörper des deutschen Vaterlandes eingefügt werden. Die feierliche Schlusssteinlegung wurde am 29. Oktober 1888 durch Kaiser Wilhelm II. am Portalturm der Brookbrücke vollzogen. Die Gesamtkosten für Grunderwerb, Hafen-, Kanal- Schuppen- und sonstige Bauten, Herstellung der erforderlichen Eisenbahnanlagen u. s. w. hatten rund 126 Millionen Mark betragen. Im nördlichen Freihafengebiet waren von der „Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft" auf einer vom Staate gepachteteten Landfläche von zunächst 30000 qm grossartige Speicherbauten aufgeführt. Grosse Flächen sind später hinzugekommen auf dem Wandrahmviertel, dem Sülze-Erikus-Gebiet sowie im südlichen Freihafengebiet, sodass jetzt die gepachtete Landfläche der Gesellschaft im nördlichen Freihafengebiet rund 50800, im südlichen rund 52200 qm beträgt. Die Verwaltung der Gesellschaft steht unter Kontrolle des Staats, der ausser der Pacht von durchschnittlich 17,50 ₰ für das qm auch einen Teil der 5 Prozent übersteigenden Dividende erhält.

Die Staatsumwälzung brachte auch auf dem Gebiete der Zoll- und Steuerverwaltung insofern eine grundlegende Aenderung als durch Artikel 83 der Verfassung des Deutschen Reichs vom 11. August 1919 bestimmt wurde, daß Zölle und Verbrauchssteuern durch Reichsbehörden verwaltet werden. Die näheren Bestimmungen traf das Gesetz über die Reichsfinanzverwaltung vom 10. September 1919, das später in die Reichsabgabenordnung vom 13. Dezember 1919 übernommen wurde.

Das seit dem Jahre 1888 wegen vorzunehmender Bauten einige Male in seiner Begrenzung veränderte und voraussichtlich auch fernerhin noch Veränderungen zu unterwerfende Freihafengebiet umfasst rund 11 qkm, es reicht im Norden bis an den Niederhafen, den Binnenhafen, den Zollkanal, den Oberhafen und einen Teil des Oberhafenkanals, im Osten bis an die Eisenbahnelbbrücke und den Damm der nach Harburg führenden Eisenbahn, im Süden bis unmittelbar oder nahe an die hamburgisch-preussische Landesgrenze und westlich bis an den östlich vom Köhlbrand gelegenen Kohlenschiffhafen. Innerhalb dieses Gebiets ist die Bewegung der Schiffe und Waren von jeder Zollkontrolle befreit, die Anlegung von industriellen Grossbetrieben gestattet, dagegen Klein- und Hausierhandel verboten. Von den westlich vom Köhlbrand entstandenen Häfen wurde der Neue Petroleumhafen im Frühjahr 1914 als Zollausschlußgebiet erklärt. Am 1. September 1922 wurde dann weiter der Waltershofer und der Rugenberger Hafen vom Zollgebiet ausgeschlossen. Dieser Teil des Freihafengebiets umfaßt 2,69 qkm.

Das Wohnen im Freihafengebiet wird nur insoweit geduldet, als dort die dauernde Anwesenheit von Personen zu Betriebs- oder Aufsichtszwecken erforderlich ist; solche im Freihafengebiet zugelassene Einwohner dürfen nur verzollte oder aus dem freien Verkehr des Zollinlandes herstammende Gegenstände, für die eine Rückvergütung des Zoll- oder Steuerbetrages nicht in Anspruch genommen ist, verbrauchen oder verzehren. Das Freihafengebiet ist zu Wasser durch schwimmende Pallisaden (sogen. spanische Reiter), zu Lande durch eiserne Gitter, Zäune u. dergl. zollsicher umschlossen. Die Eingänge ins Zollinland stehen dauernd unter Grenzaufsicht; die Grenzaufsichtsbeamten, die Zollinspektoren unter der Oberleitung des Vorstehers der Hauptzollamts-Grenze unterstehen – dürfen unter bestimmten Voraussetzungen von der Waffe Gebrauch machen. Zur Bewachung der Wassereingänge insbesondere und des Verkehrs auf der Unterelbe dienen neben zahlreichen Jollen zur Zeit 22 Dampfer und 7 Motorbarkassen. Um das Freihafengebiet ist im Interesse des Grenzschutzes ein „Grenzbezirk" gelegt, der von dem übrigen Zollgebiet durch die „Binnenlinie" getrennt ist (§ 16 Absatz 3 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869). Letztere verläuft im Norden des Freihafengebiets nahe an dessen Grenze teils im, teils am Zollkanalzuge, schliesst aber weiterhin breitere Flächen auch preussischen Gebiets in den Grenzbezirk ein (vergl. Senats-Bekanntmachungen vom 4. August 1909 Amtsblatt Nr. 97 und vom 14. Mai 1915 Amtsblatt Nr. 96). In diesem Grenzbezirk haben die Grenzaufsichtsbeamten weitgehende Befugnisse bezüglich der Revision von Waren und Personen; der Transport gewisser Waren – zur Zeit Kaffee, Tabak und Branntwein in Mengen von mehr als 5 kg – unterliegt dort einer Bezettelungskontrolle (Senats-Bekanntmachung vom 28. Juni 1889), und Hausiergewerbe dürfen nur mit Erlaubnis der Zollbehörde betrieben werden. Zu dem Grenzbezirk gehört auch der gesamte Unterlauf der Elbe von Hamburg bis zur Mündung. Die Aufsicht wird hier durch 8 Zollkreuzer ausgeübt.

Der Schiffsverkehr zwischen dem Freihafen, der Nord- und Ostsee, auf der Unterelbe und dem Kaiser-Wilhelm-Kanal (ebenso wie der seewärtige Verkehr der Zollhäfen an der Unterelbe etc.) ist von aller Zollkontrolle befreit, wenn die Schiffe einen auf Zolltreue vereidigten Lotsen an Bord haben und die Zollzeichen führen. Letztere bestehen bei Tage aus einer diagonal schwarz-weissen, am hinteren Mast oder auf dem Flaggenstock am Heck zu führenden Flagge, bei Nacht aus zwei nach vorne abgeblendeten Lichtern, einem unteren weissen und einem oberen grünen. Solche Schiffe dürfen mit gewissen Ausnahmen keinen Verkehr mit dem Lande oder anderen Schiffen unterhalten und ihre Fahrt nicht willkürlich unterbrechen. Auch Leichter und Zuladeschiffe sowie auf besondere Erlaubnis andere Fahrzeuge dürfen zwecks Befreiung von der Zollabfertigung die Zollzeichen führen. Bei Cuxhaven einkommende Schiffe, die nicht wegen Zollfreiheit der Ladung sofort in den freien Verkehr gesetzt werden können und auch nicht unter Zollzeichen fahren sollen, werden vom Zollamt Cuxhaven im „Ansageverfahren" elbaufwärts abgelassen. Die näheren Bestimmungen über den Zollverkehr auf der Unterelbe enthält das Zollregulativ vom 25. Juli 1888.

Der hiesigen Zollabfertigung dienen die um das Freihafengebiet, teils an der Zollinie teils in einiger Entfernung von ihr gelegenen Zollstellen. Diese sind entweder Zollämter oder Zollabfertigungsstellen. Ihrem Zwecke nach zerfallen die Zollstellen in solche für den Wasserverkehr (meist auf schwimmenden Pontons errichtet), für den Eisenbahnverkehr, den Landfracht-, den Personen und den Postverkehr, doch sind manche Zollstellen auch für die Abfertigung verschiedener Verkehrsarten eingerichtet. Jede Zollstelle untersteht einem der 7 Hauptzollämter Oberelbe, Erikus, Lohseplatz, St.Annen, Kehrwieder, Jonas, und Steinwärder. Bei den Hauptzollämtern selbst oder an ihren besonderen Dienststellen befinden sich die Lagerbuchhaltereien, die Hebestellen für die Verbrauchssteuern u. s. w. Sämtliche Kassen der Zollstellen liefern ihre Einnahmen mittelbar oder unmittelbar an die Oberfinanzkasse ab. Ausserdem besteht ein Zollstatistisches Amt für die Bearbeitung der Statistik des Warenverkehrs zwischen dem deutschen Zollgebiet und dem Auslande. Näheres über die Organisation siehe in Abschnitt I dieses Buches unter „Zollwesen".

Alle aus dem Zollauslande – einem deutschen Zollanschlussgebiet (Freihafen) oder einem nichtdeutschen Lande – eingehenden zollpflichtigen oder nicht sofort als zollfrei kenntlichen Gegenstände unterliegen der Zollabfertigung und sind zu diesem Zweck zu deklarieren. Zur Anfertigung von Deklarationen für die Warenführer sind bei den grösseren Zollstellen Gewerbetreibende, sogenannte Zolldeklaranten, zugelassen. Diese haben keine Beamteneigenschaft, und niemand braucht sich ihrer zur Deklarierung zu bedienen; auch wird der Entgelt, den sie für ihre Tätigkeit erheben, amtlich nicht kontrolliert. Doch liegt eine gewisse Gewähr für das Publikum in dem Umstande, dass die Zollbehörde ständige Zolldeklaranten nur nach Prüfung ihrer allgemeinen Vertrauenswürdigkeit zulässt. Waren mit einem Zollwert unter 9 M. brauchen nur mündlich deklariert zu werden. Reisende dürfen ihr Gepäck statt der Deklaration sofort zur Beschau stellen. Zur Bestimmung der richtigen Zollsätze dient der Zolltarif und das zu diesem gehörige, alphabetisch geordnete Warenverzeichnis.

Repaired Document
Plastic Covered Document