

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Großherzoglich Badische Land-Zollordnung

Karl Ludwig Friedrich <Baden, Großherzog>

Carlsruhe, 1812

II. Abschnitt. Besondere Bestimmungen wegen des Durchgangs-Zolles

[urn:nbn:de:bsz:31-9282](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-9282)

mäße Vorschläge darüber zu machen. Zollbares Gut, welches durch Ueberfahrten zu Wasser ein- oder ausgehen soll, darf nur mittelst Ueberfahrten, die für Wägen und Frachtgut constituiert sind, und nach dem Einverständniß der beteiligten Staaten dafür constituiert bleiben werden, ein- und ausgehen; nur Comestibilien, die in der Hand oder auf dem Kopf zu- und von Wochenmärkten getragen werden, können in Rachen, womit Fußgänger übergesetzt werden, ein- und ausgehen. Zu dem Ende sollen die Kreis-Directoryn an allen für Wägen und Frachtgut nicht berechtigten Ueberfahrts-Placaden, auf welchen das Ueberfahrts-Verbot mit einer Strafbedrohung von 5 fl. deutlich ausgedrückt ist, errichten lassen.

II. Abschnitt.

Besondere Bestimmungen wegen des Durchgangs-Zolles.

§. 20.

Das ganz zu Wasser transitivende Gut bleibt den bisherigen Wasserzoll-Tarifen noch zur Zeit unterworfen; das Gut, welches theils zu Land transitiviert, wird, so lang es zu Wasser geht, nach den bestehenden Wasserzoll-Tarifen, und so weit es zu Land transitiviert, nach dem vorliegenden neuen Transit-Tarif verzollt.

§. 21.

Der Landtransitzoll wird

- a.) nach der Entfernung des Eintrittspunktes von dem Punkte des Austritts, also nach Verhältniß der Stundenzahl.
- b.) In der Regel nach der Qualität der Waaren entrichtet.

Auf diesen zwei Hauptnormen ruht das Durchgangszoll-Tarif Lit. F.

§. 22.

Die Beilage Lit. G. bezeichnet alle Haupt-Zoll- und Commercial-Strassen des Großherzogthums, ihre Entfernungen von den äußersten Eintritts- bis zu ihren äußersten Austrittspunkten, zum Theil auch die specielle Entfernungen von Ort zu Ort, damit die auswärtigen Versender und Bezieher der Waaren, überhaupt alle Zollpflichtige in Zusammenhaltung der beiden Beilagen F. und G. und der weiter unten vorkommenden
besondern

besondern Begünstigungen, sich selbst Rechnung über ihre Zollschuldigkeit machen, und jedem möglichen Unfug übertriebener Zollforderungen begegnen können. Die Lit. G. bezeichnete Entfernungen sollen jedoch nur bis zur Zeit, wo die bereits eingeleitete genauere Straßenvermessung vollbracht seyn wird, zur Norm dienen.

§. 23.

Das Transitgut ist entweder

- a.) ganz reines Transitgut, wenn es nemlich die Bestimmung hat, in seiner ganzen Masse, ohne irgend eine Abladung im Lande, durch das Land ins Ausland zu gehen, oder
- b.) seine eigentliche Commercialbestimmung ist zwar die nemliche, nur daß es im Lande überschlagen (gescholdert) andern Fuhrleuten oder Boten zum weitem Transport ins Ausland übergeben werde, oder
- c.) es ist Speditionsgut, in so weit es nemlich die Bestimmung hat, durch einen inländischen Spediteur über kurz oder lang ins Ausland versendet zu werden, oder
- d.) es ist Kommissionsgut, wenn es nemlich an einen inländischen Handelsmann adressirt und auf dessen Speculation, wie er es im Lande oder auffer Lands verwerthen könne, ausgesetzt ist, oder
- e.) es ist mit declarirtem Eingang (Consumo) Gut vermischt.

§. 24.

ad a.) Wenn das Transitgut rein kaufmännisch Gut ist, und nur aus Einer Gattung von Waaren besteht, z. B. aus einem Wagen mit Baumwolle oder mit Glaswaaren, oder mit Farbhölzern, oder mit Eisen &c. so bleibt es bei dem für diese Gattung besonders tarifirten Transitzoll.

§. 25.

Wenn die Ladung gemischtes Kaufmannsgut ist, aber doch solches, welches nach dem Gewicht verzollt wird, so soll, um den directen Transit nicht nur in der Verzollung, sondern auch in der Art und Form der Verzollung zu erleichtern, sobald die Frachtbriefe diese Bestimmung enthalten, da, wo Brückenwaagen angebracht sind, ohne langes Controlliren der Frachtbriefe und Ladscheine mit der Ladung selbst — ein Centner in den andern zu $\frac{1}{2}$ fr. per Stunde verzollt werden. Um diesen Beförderungszweck noch in einer größern Ausdehnung zu erreichen, sind auch die sackfähigen und flüssigen Dinge, welche bei dem Ein- und Ausfuhr-Tarif nach dem Maas berechnet sind, bei dem Transit nach dem Gewicht Zollordnung.

B

tarifirt; verlangt aber der Frachtfahrer, daß die einzelne Colli, Fässer, Kisten, Ballen zc. genau mit seinen Frachtbriefen verglichen, und daß der Zoll nach dem für jede einzelne Gattung bestehenden Tarif und nach dem Resultat einer vorhergegangenen genauen Untersuchung berechnet werden möge, so darf ihm das nicht versagt werden.

Wo Brückenwaagen sind, muß alsdann die genauere Constatirung des Gewichts und die Berechnung des Zolles, durch besondere Abwägung jener Colli und Fässer, die eine besondere Gattung der Waaren enthalten, berechnet werden, stimmen alsdann die Frachtbriefe in der Qualität und in dem Gewicht mit dem wahren Befund nicht überein, so ist der Fall einer Defraudation vorhanden. Wo keine Brückenwaagen sind, müssen neben den Frachtbriefen auch die Frachtkarten, und jene in dem einen, wie in dem andern Fall producirt werden. Frachtgüter ohne Frachtbriefe und auch Frachtbriefe ohne Karten können der ausgesprochenen Begünstigung nicht nur nicht theilhaftig werden, sondern sie sind der strengsten Untersuchung unterworfen.

§. 26.

Die Güter, welche auf den Postwägen transitiren, und die natürlicher Weise nicht alle durch besondere Frachtbriefe certificirt seyn können, müssen stückweise und nach ihren einzelnen Quantitäten und Qualitäten verzollt werden; bei großen Stücken, die nicht nach dem Geldwerth, sondern nach dem Gewicht verzollt werden, muß entweder auf den Päckchen und Ballen, oder auf dem dazu gehörigen Adressbriefe die Waare und das Gewicht derselben bestimmt ausgedrückt seyn.

§. 27.

Enthält die gemischte Ladung auch Waaren und Effecten, die vermöge des Transit-Tarifs nicht nach dem Gewicht, sondern nach dem reinen Geldwerth verzollt werden müssen, so muß das Gewicht und der Geldwerth entweder schon in dem Frachtbrief ausgedrückt seyn, oder von dem Frachtfahrer mündlich declarirt werden; das Gewicht — damit dieses von der Schwere der ganzen Ladung abgezogen werden kann, und der Geldwerth — damit dafür der Zoll besonders berechnet werden kann.

Eben dieses ist bei beigeladenen Waaren, die nach dem Stück zu verzollt sind, zu beobachten.

§. 28.

Wo an den Eintrittsstationen keine Brückenwaagen sind, muß das Gewicht nach der Pferdezahl, zu 10 und resp. 12 Centner auf ein Pferd, jedoch ohne Abzug der

Schwere des Wagens und des Geschirrs, worauf bei den 10 und 12 Centnern schon abgehoben ist, (§. 8.) berechnet werden. Die Fuhrleute, welche, ehe sie an die Zollstätte kommen, Pferde abspannen, und wenn sie dem Zoller aus dem Auge sind, wieder anspannen, ohne daß die Localität selbst eine Vermehrung oder Verminderung der Pferdezahl erheische, sind als Zolldefraudanten zu behandeln.

§. 29.

TransitFuhren mit landwirthschaftlichen Produkten als: Hanf, Flachß, Hopfen, Krapp, Tabaksblätter, unter deren Volumen leicht Waaren von verschiedenartigen und höhern Zollfähen, versteckt seyn können, und die nicht allemal an Hauptzollstationen eingehen, müssen von der Obrigkeit des Orts, wo sie abfahren, ein ganz glaubhaftes Zeugniß über Qualität und Gewicht der Ladung haben, widrigenfalls unterliegen sie bei der ersten Zollstation, die sie betreten, einer genauen Untersuchung.

§. 30.

Bei dem reinen Transitgut steht den Zollpflichtigen frei, an der EintrittsGrenz-zollstätte den Transitzoll bis an den äußersten Austrittspunkt zu entrichten, oder auf den Routen, wo eine intermediäre Zollstätte besteht, nur bis dahin, und dort erst den Zollbetrag für die Strecke von da bis zum äußersten Austrittspunkt zu bezahlen.

In dem ersten Falle gibt er die bei der Eintrittsstation gelöste specielle Transit-zollzeichen Lit. B. bei der IntermediärZollstätte ab, und erhält dafür einen Gegenschchein nach dem Muster Lit. H. Diesen Gegenzollschein gibt er alsdann an der Grenzaustrittsstation ab. In dem zweiten Falle gibt der Zollpflichtige die bei der Eintrittsstation für die Strecke bis zur IntermediärZollstätte gelöste Zollzeichen ab, erhält für den weitem Zollbetrag von da bis zum Punkte des Austritts, neue Zollzeichen, die ebenfalls an der Austrittsstation abgegeben werden müssen. In beiden Fällen aber behält der Zollpflichtige das neben den eigentlichen Transitzollzeichen noch besonders ausgefertigte Declarationsbollet (Lit. E.) zu seiner Legitimation.

§. 31.

Die Zollbeamten an den IntermediärZollstätten, haben ihr Augenmerk vorzüglich darauf zu richten, ob die präsentirten Zollzeichen mit den vor ihnen erscheinenden Ladungen, und wenn nach Frachtbriefen verzollt worden, ob sie mit diesen — ob diese mit den zur Einsicht und Vergleichung jedesmal abzuverlangenden Karten zusammen treffen,

ob bei der Eintrittsstation nicht zu viel und nicht zu wenig verzollt worden; ob von der Eintritts- bis zur Intermediärzollstätte keine Beiladung im Lande geschehen sey.

Geschah eine Beiladung, und sie wird nicht gleich bei der Intermediärzollstätte mit Ausgangszollzeichen, die allemal am Orte der Beiladung gelöst werden müssen, belegt, ist der Frachtfahrer als Defraudant zu behandeln. Wegen Beiladungen, die mit legalen Karten nachgewiesen seyn sollten, aber nicht nachgewiesen werden können, ist nach der Vorschrift des §. 25. zu verfahren.

§. 32.

Eine besondere Aufsicht aber ist in Beziehung auf Beiladungen an jenen Punkten, wo die dissseitige Route auf eine Strecke durch ausländisches Gebiet durchschnitten ist, nothwendig, zu welchem Ende an den — diesen Einschnitten zunächst vorliegenden und zunächst folgenden Punkten des dissseitigen Gebiets, Zollstätte bestehen bleiben, und wo keine sind, besonders nach Lage der — vermöge des Pariser Vertrags vom 2. Okt. 1810. zu- und abgekommenen Landestheile, errichtet werden müssen. An der zunächst vorliegenden Zollstätte muß untersucht werden, ob keine — für das darzwischen liegende fremdherrische Gebiet bestimmte Beiladung geschehen, wird eine solche entdeckt, und der Transitirende kann sich nicht mit einem darauf besonders gestellten Ausgangszollzeichen legitimiren, ist er als Zolldefraudant zu behandeln.

An der zunächst folgenden Zollstätte muß untersucht werden, ob in eben diesem fremdherrischen Gebiete eine Verwechslung der Waaren vorgegangen sey, ist dies der Fall und der Transitirende zeigt es nicht gleich bei seiner Erscheinung vor der Wiedereintritts-Zollstätte an, so ist er straffällig.

Zur Beschleunigung dieser Untersuchung soll jeder Transitirende — die in diesem fremdherrischen Gebiete für die Beiladung gelöste Ausgangszollzeichen vorlegen; hat er deren und legt sie auf Zollamtliche Aufforderung doch nicht vor, ist die Bestrafung zu schärfen.

§. 33.

Die Durchfuhr des Kochsalzes zu Land soll nicht anders als in Säcken oder Fässern geschehen; diese sollen bei der Eintrittsstation plombirt, die Zahl der Säcke oder Fässer in den Transitzollzeichen genau bemerkt werden. Bei der Austrittsstation muß genau nachgesehen werden, ob die Plombage an allen Säcken und Fässern noch unverletzt und ob die Zahl der Säcke und Fässer, welche in dem Zollzeichen bemerkt ist, noch die nemliche sey.

§. 34.

Transitirende KrämerMarktwaaren sind im Hin- und Rückwege dem ganzen Transit-
zoll unterworfen.

§. 35.

ad b.) Der Ueberschlag darf in der Regel nur da geschehen, wo Lagerhäuser sind,
unter Aufsicht und Controlle des Lagerhauspersonals; gleichwohl soll solcher auch da erlaubt
seyen, wo ein Zollamt, oder in dessen Ermanglung eine OberaccisEinnemerey besteht. —
Vor dem wirklichen Ueberschlag müssen die Zollzeichen von der Eintritts- oder von
der IntermediärZollstation dem Lagerhausbeamten, oder dem Zoll- oder dem Ober-
accisbeamten vorgezeigt, die VerladungsGegenstände damit verglichen, überhaupt die
Vorsichtsmaßregeln genommen werden, daß bei dem Ueberschlag keine Verwechslung
der Waaren geschehe, und daß der allenfallige Zuwachs, wenn solcher nicht wieder
im Lande abgesetzt, sondern ausser Landes verführt wird, auf der Stelle verzollt
werde.

Für diese Bemühungen sind dem inspicirenden Lager- Zoll- oder Oberaccisbeamten
30 Kreuzer, zur Hälfte von dem überschlagenden — zur Hälfte von dem überneh-
menden Fuhrmann oder Boten zu entrichten.

Der Fuhrmann oder Bote, welcher die Waare übernimmt, muß sich die Fracht-
briefe, die gelösten Zollzeichen oder Gegenzollscheine zustellen lassen, um sich damit
an der Austrittsstation legitimiren zu können.

§. 36.

ad c.) Expeditionsgut darf der Regel nach nirgendsw, als an öffentlichen Lager-
häusern abgeladen werden.

§. 37.

In allen Städten und sonstigen Ortschaften, wo bisher Expeditionsgeschäfte gemacht
worden sind, aber noch keine öffentliche Lagerhäuser, sondern nur Privatexpeditionsanstalten
und Niederlagen bestehen, müssen öffentliche Lagerhäuser, entweder auf Kosten der Ge-
meindsVerarrien gegen den vollen Bezug der Waag- und Lagergebühren, oder von der
gesamten Expeditionsinnung des nemlichen HandlungsOrts, gegen Ueberlassung der
nemlichen Gebühren, errichtet werden.

§. 38.

In Ortschaften, wo nur Einer Expeditionsgeschäfte macht, sie seyen von größerem
und geringerem Umfang, und dafür ein hinreichendes, zur obrigkeitlichen Aufsicht geeignetes

Stablissement hat, kann diesem die Eigenschaft eines öffentlichen Lagerhauses, jedoch nur unter folgenden gesetzlichen Bedingungen attribuiert werden; daß

- 1.) nicht nur ein öffentlicher Lageraufseher bestellt und verpflichtet, sondern da, wie in den bereits bestehenden öffentlichen Lagerhäusern, auch das ganze Personal, welches mit Auf- und Abladen, mit Zu- und Abführen, mit Ein- und Auspacken, mit Abwägen, Abmessen und Abwiegen befaßt ist, auf ihre Verrichtungen in herrschaftliche Pflichten genommen.
- 2.) Die Magazine sehr gut und doppelt verschlossen, ein Schlüssel in Händen des Spediteurs, der andere immer in Händen des Lageraufsehers seyn.
- 3.) Daß nur in Gegenwart des Lageraufsehers auf- und abgeladen werden dürfe.

§. 39.

Wo der Speditionshandel von der Wichtigkeit ist, daß es die Erbauung eines öffentlichen Lagerhauses, oder die Erwerbung und allenfallsige Erweiterung eines Privatmagazins zu dieser öffentlichen Bestimmung lohne, aber weder die Gemeinde, noch die dasigen Spediteurs sich zu solchem Bau oder Erwerb verstehen wollen, da darf nach Verlauf eines halben Jahrs a dato gar kein Speditionsgut mehr abgeladen, sondern alles an solche Spediteurs bezeichnete Gut muß auf Kosten derselben an das zunächst gelegene, oder von ihnen selbst gewählte Lagerhaus verbracht werden, während diesem halben Jahr müssen sich die einzelne Spediteurs den nemlichen Anordnungen, welche §. 38. festgesetzt sind, unterwerfen, wenn sie das nicht können, oder nicht wollen, ist ihnen alle Spedition sogleich zu untersagen.

§. 40.

In der nächst erscheinenden Lagerhausordnung, werden die Waag- und Lagergebühren bestimmt, die Vorschriften, wie die Manualien zu führen sind, gegeben, auch jene Artikel benannt werden, die von der Lagerung ausgenommen sind, und direkt an dem Hause des Eigenthümers, oder an einem dritten vor Gefahr sichernden Ort, jedoch allemal unter öffentlicher Controлле abgeladen werden müssen.

§. 41.

Wenn der Frachtfahrer mit dem Speditionsgut eher an die für die ganze Route designirte Intermediärzollstätte, als an die Speditionsstätte gelangt, so hat er, wie bei dem reinen Transitgut dort die bei der Eintrittsstation gelöste Zollzeichen abzugeben und für den Betrag den Gegenzollschein zu empfangen; er hat alsdann den Zoll für die Entfernung

der Intermediärzollstätte bis zur Expeditionstätte zu lösen; für den weitem Transit vom Lagerhause bis zum Austrittspunkt, gibt der Zoller der Lagerstätte die Zollzeichen, welche mit den übrigen an der Austrittsstation abgegeben werden. — Verfährt er den Expeditionsplatz eher, als die Intermediärzollstätte, so wird an der Eintrittsstation der Zoll nur bis an den Expeditionsplatz bezahlt, geht alsdann das Gut aus dem Lagerhause weiter, so wird der Zoll da nur bis zur Intermediärzollstätte entrichtet, alsdann da der Gegenzollschein erhoben und für die weitere Strecke bis zum Austritt, der Zoll entrichtet, an dem Ausgang wird es gehalten, wie bei reinem Transitgut.

§. 42.

Das Expeditionsgut, welches theils zu Wasser, theils zu Lande geht (§. 20.) darf von Wasser zu Lande durchaus anders wo nicht ein- aus- oder umgeladen werden, als wo Lagerhäuser oder doch Haupt- oder Intermediärzollstätte sind; wird das Gut da von Schiff zu Wagen geladen, so ist diese Landzollstätte als die Eintrittsstation — wird das Gut daselbst von Wagen zu Schiff geladen, ist dieselbe als die Austrittsstation, jedoch nur in Beziehung auf die Landwegstrecken und der desfallsigen Erhebung und Abgebung der Zollzeichen, zu betrachten. Wenn einzelne Colli, Fässer, Kisten, Ballen, aus dem Lagerhause in das Haus eines inländischen Kaufmanns gebracht werden wollen, sind dieselbe ohne Unterschied als Commissionsgut zu behandeln und es muß der Eingangszoll davon entrichtet werden, dergestalt jedoch, daß der Betrag des eben davon schon bezahlten Transitzolls abgerechnet werde.

§. 43.

Von allem Kaufmannsgut, das nach den bei der Eintrittsstation vorzulegenden Frachtbriefen und Karten an einen inländischen Spediteur declarirt und bestimmt ist, bei demselben niedergelegt und dann durch ihn weiter versendet zu werden, soll, statt der bei dem directen Transit zu entrichtenden $\frac{3}{4}$ fr. (§. 25.) der Centner nur mit $\frac{1}{2}$ fr. per Stunde bis zur Expeditionstätte, und von da bis zum Austrittspunkt verzollt werden.

§. 44.

Commissionsgut muß gleichfalls in Lagerhäusern niedergelegt werden, eben so die Waaren, welche inländische Großhändler direct auf ihre Namen und Rechnung vom Auslande kommen lassen, insofern bei der ersten Eintrittsstation nicht der Consumo, sondern nur der Transitzoll entrichtet worden ist; sie müssen daselbst liegen bleiben, bis näher erklärt wird, entweder, daß sie im Lande verwerthet, oder ins Ausland versührt

werden wollen, wornach entweder der weitere Transitzoll nach §. 43. zu entrichten, oder der Eingangszoll unter Abzug des Transitzolls nachzutragen ist, im letzten Falle können sie die Waaren, sobald sie die Controlle des Lagerhauses passiert haben, in ihre Privatmagazine nehmen.

§. 45.

Rückvergütungen, bei deren nachheriger Verführung ins Ausland, haben nicht statt.

§. 46.

Wenn vor der Wiederausführung aus dem Lagerhause einzelne Colli in mehrere kleine verpackt werden, muß solches auf den Karten und Frachtbriefen von dem Lagerhausaufseher und Zoller genau bemerkt werden; haben diese nicht mehr den nöthigen Raum dafür, müssen neue ausgestellt werden.

§. 47.

Waaren auswärtiger Handelsleute und Fabrikanten, wofür eigene Niederlagen im Lande gestattet sind, z. B. für Glaswaaren, sind wie Consumogut ohne Rücksicht, daß einzelne Parthieen wieder ins Ausland verkauft werden, zu behandeln.

§. 48.

Förmliche, von der Ortsobrigkeit der Ladstätte oder von der dasigen Kauf- oder Lagerhausbestättere beglaubigte Frachtbriefe müssen vorgelegt werden.

- 1.) Wenn der Frachtfahrer nicht gesonnen ist, seine gemischte Fracht nach dem Durchschnitt zu $\frac{3}{4}$ fr. per Centner und Stunde zu verzollen (§. 25.) hier muß jede besondere Sorte der Ladung, so wie derselben Gewicht genau bemerkt seyn.
- 2.) Wenn ein Theil der Fracht aus reinem Transitgut, ein anderer Theil aus Expeditionsgut besteht; hier muß bei des Empfängers Benennung auch dessen Wohnort und Qualität als Expeditur, beiläufig nach dem Muster Lit. I. ausgedrückt seyn; ist diese Absicht der Versendung und diese Qualität des innländischen Expediturs nicht ausgedrückt, so ist das Gut als Eingangsgut zu behandeln und in Zoll zu nehmen.

III. Abschnitt.

Besondere Bestimmungen wegen des Eingangszolles.

§. 49.

Alle Güter, Waaren und Effecten, welche aus andern Staaten in das Großherzogthum gebracht werden, um allda verbraucht oder verzehrt zu werden, (§ 3.) sind