Der erste Zolltarif

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Freiburger Geschichtsblätter**

Band (Jahr): **48 (1957-1958)**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

fangs Juli 1471 eintraf, so daß einer der Brüder Granser von Eggelried während der achttägigen Zwischenzeit die Brücke hüten mußte [1].

IV. Der erste Zolltarif

Er wurde vom Rat am Vortag von St. Bartholomäus (23. Aug.) 1470 festgelegt [2]. Man gab sich dabei Rechenschaft, daß er eine vorläufige Regelung sei, die späterer Anpassungen bedürfen werde [3]. Er lautete:

« Messieurs de Conseil ont parle de *la taxa du pontenage*, toute fois a en parler plus avant

Primo, die nydrenlenschen lastwagen [4] geladen	1 gros
und ungeladen	½ gros
die andern wagen, mit win, und mit andern dingen geladen	1 s
und ungeladen	6 d
Item ein wagen mit 3 rossen geladen	6 d
und ungeladen	3 d
Item ein carren mit 2 redern geladen	4 d
und ungeladen	2 d
Item der man ze ross	2 d
und für (führt) er mit dem ein ross, von yedem ross	1 d
Item der man ze fuss	1 d
Item ein ochs und ein Ku	1 d
Item 4 schaff	1 d
Item von 2 schwein	1 d

Item all botten, von Herren und stetten ze Ross und ze fuss mit der büchsen, ouch alle geistlich lüt und ritter söllent zolls fry sin. »

Als der Zollstock am 17. Januar 1471, 17 Wochen nach Inbetriebnahme der Brücke erstmals geöffnet wurde, fand man darin 37 Pfd.,

[1] CT. Nr. 138 : « ... et a Granser de Ekelried pour 8 j. qu il *gardast a la Singina* quand Hidler s en fust ale... »

[2] RM. Nr. 4, fol. 83. Anwesend waren unter dem Vorsitz des Schultheißen Jehan de Praroman die Räte : Ja. Velga, Henry de Praroman, Marmet Guglenberg, Ully Stunky, Basset, Ulman Tochterman, Heyny Frieso, Willi Tochterman, Jehan Mestral, Ulman de Garmanswil.

[3] Trotzdem kam er laut Ratsmanual-Register des S. A. F. erst 1487, 1497, 1506 und 1546 wieder zur Sprache. 1706 führte Freiburg an der Sensebrücke den gleichen Tarif ein, den Bern in Gümmenen handhabte.

[4] Im Urbar Munat von 1633 wird unterschieden zwischen niederländischen und inländischen Wagen.

3 s, 3 d [1]. Am 11. Juni 1471 leerte man ihn wiederum und lieferte dem Seckelmeister 53 Pfd., 5 s, 3 d ab [2].

Die Entstehung unseres Zollamtes fällt nicht nur *zeitlich* in den Übergang vom Mittelalter zur Neuzeit. Auch der erste Zolltarif ist Ausdruck der Wandlung wirtschaftspolitischer Auffassungen. Nichts beleuchtet diese Tatsache besser als ein Vergleich mit dem alten Reichszoll und mit dem 1706 [3] nach dem Vorbild des Gümmenentarifs eingeführten Sensenzoll, der ein bis in die kleinsten Einzelheiten ausgeklügelter Finanzzoll war und praktisch keine Ware unbesteuert ließ. Der Reichszoll, wie er im Schwabenspiegel [4] festgehalten ist, umfaßte folgende Bestimmungen :

« Wa Wasserzöll sint, da muossen vier fuoszgengeling einen phenning geben. (Ein Fußgänger gibt $^1/_4$ Pfennig),
der rittent einen halben,
der geladen wagen viere,
her wider nüt, er sie geladen oder ler. Pfaffen oder Ritter und alles ir gesinde und alls ir guot die süllen sin zols vrie. »

Er war eine nach Benützerklassen (Fußgänger, Reiter, Wagen) abgestufte Gebühr, von welcher die bevorzugten Stände der Priester und Ritter befreit waren. Wie fern ihm das Geschäftsmäßige lag, geht am deutlichsten daraus hervor, daß er Handels- und Marktgüter überhaupt nicht belastete, sondern nur das verwendete Fahrzeug.

Der freiburgische Tarif von 1470 teilt die Benützer gleich ein, unterscheidet jedoch, der Entwicklung entsprechend, vier Arten von Wagen, die unterschiedlich nach dem Fassungsvermögen besteuert werden, aber auch ungeladen den halben Zoll eines geladenen Fahrzeugs schulden. Auch hier ist die Ladung selbst ohne Einfluß auf die Höhe der Abgabe. Damit wahrt der erste Sensenzoll, trotz der allgemeinen, wohl durch Teuerung bedingten Erhöhung der Ansätze, den Charakter einer Benützergebühr. Neu ist in ihm die Belastung der Haustiere, — neben

[1] CT. Nr. 136 B : « Item a receu la vallue du pontenaige du pont de la Singina dix qu il commincast, c est assavoir dix le jour de Saint Mathey l an 70 jusque le lendemain de la Saint Antheno l an 71, qui est 17 sepannes, soma 37 libr. 3 s 3 d. »

[2] CT. Nr. 137 B. : « J ay receu ce qui a este trove ou tronck de la Singina, lequel a este ouvert le jour de la feste S. Barnaba — 53 libr. 5 s 3 d. »

[3] RQ. V. S. 255. Zoll und gleith zuo Gümmenen, Bern, 28. Jan. 1664. Eine Abschrift davon findet sich im Urbar Zellweger (1774) des Zollamtes Sensebrück, S. A. F. Singine I, fol. 115.

[4] Schwabenspiegel des S. A. F. fol. 71.

dem Getreide die wichtigste ländliche Handelsware —, die früher überall zollfrei über die Brücken gingen. Diese Maßnahme konnte nicht mit stärkerer Abnützung der Brücke begründet werden, sondern entsprang einer finanzpolitischen Überlegung, der Absicht, den Zoll zu einer ergiebigeren Einnahmenquelle zu machen. Die Tatsache, daß die Güter der stadtbürgerlichen Kaufleute, Handwerker und Gewerbetreibenden von Abgaben frei blieben, aber die Haustiere verzollt werden mußten, erklärt sich ebensosehr aus örtlichen Gegebenheiten wie aus der allgemeinen Entwicklung. Sie zeugt von der Beherrschung der im Machtkampf von 1450/51 [1] unterlegenen Landleute durch eine Bürgerschaft, die politisch in den Anfängen des Patriziates stand, und deren Rat seine Macht im Innern dazu benützte um jene Kreise wirtschaftlich zu schonen und zu begünstigen, aus denen er selbst stammte. An Stelle der ausgleichenden Reichsgewalt bestimmten den Zoll in der Folge viele kleine, auf ihren alleinigen Nutzen bedachte Gemeinwesen, in denen das Gemeinwohl allzuoft mit dem Vorteil der herrschenden Schicht verwechselt wurde. Diese Entwicklung teilte Freiburg mit allen schweizerischen Stadtstaaten. Aber auch der Vorgang, daß der Ausbau des Brückenlohnes zum Finanzzoll mit der Verzollung der Haustiere begann, ist keine freiburgische Eigenheit [2].

V. Die Gebäulichkeiten des Zollamtes [3]

1. Die alten Gebäude

Für die neuen Aufgaben, welche die Errichtung des Zollamtes mit sich brachte, standen vorerst nur das Wirtshaus und die Scheune zur Verfügung, welche die Stadt ihrem ersten Amtmann abgekauft hatte [4]. Hier wohnte er mit Familie und Gesinde, hier fanden die Reisenden und ihre Pferde Stärkung und Nachtlager. Bereits Ulrich Hidler hatte neben der Wirtschaft und der Fähre als Kleinbauer für die Selbstver-

[1] s. F. B. Oe. S. 43 : Die Beschwerden der Landschaft Freiburg. S. 89 : Vergleich mit andern Erhebungen der Bauernschaft in Süddeutschland.

[2] Laut Zollrodel von 1539 für die Kanderbrücke am Zwiselberg, zit. nach VON RODT, S. 91 zahlte man « von einem ochsen, ku, rind, es seye klein oder gross 2 d ; von jedem ross, so man an der hand zu märit oder davon fürt 3 d ; von einem schwein 2 d ; von einem bock, geiss oder schaf 1 d. »

[3] CT. Nr. 141-152.

[4] s. Brückenbau, Vorbereitungen.