

die Richtigkeit dieser Thatsache soll dem controlesirenden Beamten durch den Zollausweis dargethan werden. Hiermit in Uebereinstimmung ordnet § 123 des Vereinszollges. an, daß bei Versendungen aus Orten des Grenzbezirks zur Ausstellung des Zollausweises die nächste d. h. die dem Versendungsort zunächst belegene Zoll- oder Expeditionsstelle zuständig sein soll. Es darf hieraus gefolgert werden, daß das Gesetz bei seinen Anordnungen von der Annahme ausgegangen, es werde der Transport des Gegenstandes von dem in dem Zollausweis angegebenen Orte aus begonnen werden. Da nun aber bei der Nehrlichkeit des zu transportirenden Gegenstandes mit anderen gleichartigen Gegenständen die Identität desselben mit dem der Steuerbehörde vorgeführten bezw. angesagten durch die Bezeichnung in dem Zollausweise nicht mit hinlänglicher Sicherheit gewahrt wird, soll der Zollausweis zur Individualisirung des Transports außerdem noch angeben den Weg, den der Transport zu nehmen hat, und die Zeit, binnen welcher er ausgeführt werden muß. Die letztere Angabe ist von der ersten abhängig; denn mit Rücksicht auf die Länge des angegebenen Weges wird und muß sich die Dauer der Zeit bestimmen. Ist nun, und dies hat das R.G. bereits in wiederholten Entscheidungen angenommen, die im Zollausweise angegebene Dauer der Transportzeit ein essentielles Moment der Controle, und wirkt jede Ueberschreitung derselben die gesetzliche Vermuthung, daß eine Zu widerhandlung gegen das Steuergesetz vorliege, so kann es auch dem Transporteur nicht gestattet sein, den ihm vorgeschriebenen Weg willkürlich durch Einsetzen eines anderen Anfangsortes zu kürzen und sich dadurch für die Transportausführung eine Zeitdauer zu schaffen, welche nach den Festseuzungen der Behörde der Länge des Weges nicht entspricht. Auch diese Betrachtung läßt erkennen, daß für den „im Zollausweise bezeichneten Weg“ der Anfangsort ein im Sinne des

§ 136 a. a. D. durchaus wesentlicher Bestandtheil ist. Es würde andernfalls, wie die Vorinstanz nicht ohne Grund annimmt, der Controle ein wichtiges Moment entzogen und den Zu widerhandlungen gegen das Gesetz ein nicht unwesentlicher Raum geboten werden. Nach allen diesen Erwägungen ist die Annahme der Vorinstanz, daß der Begriff des „Innehal tens des Weges“ im Sinne des § 136 Ziff. 5b auch das Innehalten des Anfangsortes umfaßt und daß bei einer Veränderung des letzteren Ortes ein Innehalten des angegebenen Weges nicht stattgehabt habe, rechtlich nicht zu beanstanden. Zwar kämpft die Revision gegen diese Ausführung mit der Behauptung an, es zeige sich ihre Unhaltbarkeit, sobald nicht der Anfangs-, sondern der Endpunkt des Weges in Frage komme; denn sicherlich könnte der citirte Paragraph daran keine Anwendung finden, wenn der Transport vor Erreichung des im Zollausweis angegebenen Endpunkts des Wegs sein Ende erreiche. Allein der Angriff geht fehl. Durch eine Beendigung des Transportes vor Erreichung der im Zollausweis angegebenen Endstation wird während der Dauer des Transportes, also in der Controlzeit, die Richtigkeit des Zollausweises und die Identität des in demselben bezeichneten Gegenstandes mit dem transportirten nach keiner Seite hin in Zweifel gestellt. Nur für die Dauer des Transportes bedarf es der Legitimation und ist während derselben im Zollausweis angegebene Weg dann auch innegehalten worden. Es kann daher aus der Zulässigkeit einer früheren Beendigung des Transportes ein Schluß auf die Statthaftigkeit einer Aenderung des Anfangsortes nicht gezogen werden.

Verschiedenes.

Deutschlands schwimmender Ausstellungspalast.

Man erinnert sich jener Reise des in kolonialen Angelegenheiten verdienten Dr. Jannasch, welche den Zweck hatte, auf einem zu einem Musterlager verwandelten Dampfer neue Gebiete für die Ausfuhr der deutschen Industriellen zu erobern. Das Unternehmen scheiterte an einer verunglückten Landung im nördlichen Afrika. Die Idee aber, die denselben zu Grunde lag, hat zu unserer Freude kräftig fortgewirkt und kommt jetzt in einer bedeutenderen Form abermals an die Öffentlichkeit. Wie wir erfahren, soll ein solches Unternehmen unter dem Namen „Deutschlands schwimmender Ausstellungspalast“, mit einem Kapital von fünf Millionen durch den deutschen Exportverein in's Leben gerufen werden. Der Vorstand dieses Vereins versendet ein Rundschreiben, in dem er sein Unternehmen auseinandersetzt. Er sagt da u. A.: „Die Exportmusterlager allein sind nicht im Stande, die Ausstellungen zu ersezzen. So segensreich ihre Bemühungen auch sein mögen, sie können dem Auslande nicht so oft und dringend und so vollständig, als es nothwendig ist, Veranlassung und Gelegenheit geben, sich von der Güte und der Preiswürdigkeit des deutschen Fabrikates zu überzeugen. Der einzige richtige Weg ist vielmehr, den ausländischen Händler und Käufer in seinem eigenen Lande aufzusuchen und möglichst in seinem eigenen Lande die Geschäftsbeschlüsse zu machen. Derselbe muß immer wieder in seinem eigenen Lande, auf einem Platze vereint und in einem Gesamtbilde das deutsche Fabrikat vor sich sehen.“

Diese Erwägungen sind es, welche zu der Idee geführt haben, ein dauerndes schwimmendes deutschnationales Musterlager zu schaffen, das, in Gestalt eines zu diesem Zwecke zu

erbauenden Riesendampfers („Kaiser Wilhelm“ soll derselbe heißen), in einer gewissen regelmäßigen Wiederkehr alle größeren Häfen des Auslandes besucht und seine Räume nicht bloß den Einfäufern öffnet, sondern alle Interessenten, die ganze Bevölkerung der angelaufenen Hafenplätze und des Hinterlandes durch seine Neuheit und Großartigkeit heranzuziehen die Bestimmung hat.

Es werden auf einem Raume sämtliche ausführfähigen Artikel Deutschlands vereint und dem Auslande direkt zur Auswahl und zum Kaufe vorgelegt werden. Der deutsche Fabrikant, welcher an diesem Unternehmen sich betheiligt, wird verhältnismäßig geringere Aufosten haben, als sie ihm bisher durch die Beteiligung an einer einzigen Ausstellung erwuchsen, und er wird dafür gewissermaßen eben so viele internationale Ausstellungen in einem kurzen Zeitraume beschicken, als der Ausstellungsdampfer auf jeder seiner Weltumrundungen Häfen anläuft.

Nach eingehenden und sorgfältigen Erhebungen ist für jede Reise des Ausstellungsdampfers, oder sagen wir für jeden Ausstellungsabschnitt, eine Zeitdauer von annähernd zwei Jahren als am zweckentsprechendsten befunden worden. Als Ausgangspunkt der Reise ist Hamburg in Aussicht genommen. Dort soll vor Allem den Ausstellern und sonst Beteiligten, wie überhaupt allen für das Unternehmen sich Interessirenden die Gelegenheit geboten werden, das ganze Werk vor dem Antritt seiner Weltreise zu besichtigen. Alsdann sollen besucht werden: Kopenhagen, Kronstadt, Stockholm, Gothenburg, London, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Boston, New-York, Philadelphia, Baltimore, New-Orleans,