



„HABEN SIE KONTERBANDE AN BORD?“



„Emmerich, 30. Dezember.

Der Motor des Benzinbootes der Hauptzollüberwachungsstelle Emmerich brummt, die Wasser des Zollhafens schäumen und pfeilschnell steuert das kleine Schiffchen dem offenen Rheinstrome zu. Es ist früher Nachmittag und auf den Wellen schaukeln zahlreiche Kähne. Sie liegen vor Anker und die Schiffer harren der Abfertigung durch die Zollbehörden. Täglich passieren etwa 500 Schiffe diese Abfertigungsstelle. Das Zollboot legt an dem ersten besten Kahne an und der Steuermann macht fest. Breitbeinig mit den Händen in den Taschen steht der Schiffer auf Deck. Noch rührt er sich nicht vom Fleck. Diese Kontrolle, ob er keine Schmuggelware an Bord hat, ist für ihn nichts Neues. Gemächlich schiebt er nur den ‚schwarzen Stiff‘ nach Backbord.

‚Schippmann, wollt Ihr uns mal nach unten begleiten?‘ fordert der Beamte den Holländer auf. Der Schiffer spuckt über den Bordrand, nimmt die Hände aus den Taschen und schickt sich an, die Treppe hinabzusteigen. In dem Küchenvorraum stehen seine Kinder. Sie sind durch den ‚Besuch‘ in ihrem Spiel gestört worden und machen große Augen. Die Frau steht am Waschbrett und die Seifenflocken tanzen lustig umher. Sie stört sich nicht an die [sic!] Beamten und reibt die Wäsche umso heftiger auf ihrem Brett.



Abb. 1.: Emmericher Zollbeamte auf dem Schiff „DE HOOP“ ca. 1930er.



Abb. 2. u. 3.: Zöllner bei der Arbeit, 1930er Jahre.

„Schippmann, Ihr habt doch keine Konterbande an Bord?“ forschert der Zollbeamte argwöhnisch, während der mit dem Schiffer die steilen Stufen hinabsteigt. Der schüttelt mit dem Kopf. – Schiffer pflegen nicht viel Worte zu machen.

Dann geht das Suchen los, der Zollbeamte stochert unter den Fußleisten, löst den Fußboden, beklopft die Schiffswände, rückt die Betten beiseite, hebt die Matratzen hoch. Solch ein Kahn hat unendlich viele Schlupfwinkel, in denen man Konterbande verstecken könnte. Selbst auf dem Klosett und in der Kajüte der Matrosen wird gestöbert und der Zöllner fährt mit einem Messer zwischen Außen- und Innenwand des Kahnens. Der Zwischenraum ist hohl, aber weder mit Kaffee noch Tabak gefüllt. Am Ende ist hinter der Schiffstreppe Schmuggelware versteckt. Jeder Winkel wird abgetastet. Aber es zeigt sich nichts Verdächtiges. Der Schiffer ist nicht etwa ungehalten über die Störung. Das gehört eben zum Beruf. Eilfertig öffnet er Schränke und Spinde; er will zeigen, daß er ein reines Gewissen hat. Man geht wieder an Deck und stößt noch mit einer langen Eisenstange in die Schiffsladung, aber nirgends ein Stäubchen Schmuggelware und ein verstecktes Paket wäre sicherlich zum Vorschein gekommen. Damit ist die Durchsuchung beendet. Ein kurzer Gruß wird mit dem Schiffer gewechselt, dann stößt das Boot wieder ab und die Beamten machen an einer anderen Stelle Stichproben. Die Möglichkeit, daß ein Schiff unbeobachtet durchbrennen könnte, besteht überhaupt nicht; dafür ist die Aufmerksamkeit der Zollbeamten zu groß und im übrigen sind sie ja im jahrelangen Dienst mit den Kniffen und Ränken der Rheinschmuggler vollkommen vertraut geworden.“

„Nach dieser ergebnislosen Durchsuchung ist die Frage des Laien berechtigt: Wird auf dem Rhein überhaupt noch geschmuggelt? Ja-wohl, geschmuggelt wird noch, aber nur in geringem Maße: dieser Schmuggel zu Wasser steht in keinem Verhältnis zu dem zu Lande. Allerdings ist eine Durchsuchung der einzelnen Schiffe, wie gesagt, sehr schwierig und in dieser Beziehung die Aufgabe des Zöllners zu Land leichter, weil er an dem ‚Umfang‘ des Schmugglers erkennen kann, wo die Schmuggelware versenkt ist und der Schmuggler meist Rucksack und Pakete bei sich führt, die sich nicht verstecken lassen. Schmuggelversuche machen in erster Linie deutsche Matrosen. Würde ein Kapitän versuchen, auf seinem Schiff Konterbande zu verbergen, er brächte somit seine Position in große Gefahr. Erwischt die Behörde einen deutschen Matrosen beim Schmuggel, so lässt sie ihn nach Feststellung der Personalien vorerst weiterfahren, während ein holländischer Matrose als Ausländer gleich verhaftet wird. Darum scheut sich der Holländer meist zu schmuggeln. Belgier und Franzosen kommen als Schmuggler auf dem Rhein kaum in Frage, weil sie zu arm sind, sich zu diesem Zwecke Ware einzukaufen. Die beliebtesten Schmuggelartikel sind auch hier Tabak, Schokolade, Kakao und Kaffee, während am Oberrhein gern Kognak, [...], Wein, Sekt und Seide geschmuggelt werden.“



Abb. 4: Emmericher Zöllner bei der Arbeit.



Abb. 5: Emmericher Zöllner bei der Arbeit.

„Und die Strafen? Die deutschen Behörden sind verhältnismäßig human. Auf 100 Gr. Schmuggeltabak stehen etwa 70 Mark Strafe, während die Holländer etwa 500 Gulden verhängen. Die Holländische Behörde begnügt sich weiter nicht etwa damit den Schmuggler zu einer Geldstrafe zu verurteilen, wenn sie auf holländischem Gebiet auf seinem Schiff ein Faß Kognak oder Rum findet, sondern sie konfisziert das gesamte Schiff mit der Ladung. Die deutsche Behörde bestraft weiter nicht etwa den Matrosen, der geschmuggelt hat, sondern die Firma für die er fährt. Selbstverständlich muss ein solcher Matrose mit seiner sofortigen Entlassung rechnen. Die höchste Strafe, die in den letzten Jahren von der Behörde verhängt wurde, betrug 30 000 Mark, ein sicheres Zeichen dafür, daß sich der Schmuggel auf dem Rhein nur im kleineren Rahmen abspielt. Im Jahre 1926 erhielt dagegen in einem Falle am Oberrhein ein Sektschmuggler eine Strafe von 3 ½ Millionen Mark.“



Abb. 6: Emmericher Zollboot vor Rees, 1930er Jahre.

„Eine vorzügliche Hilfe ist der Zollbehörde in Emmerich der Anlageposten in Spyck (letzte Zollstation zwischen Deutschland und Holland), der jedes vorüberfahrende Schiff notiert und die spezifizierten Angaben nach Emmerich weitergibt, wo die Kontrolle sehr scharf ist. Wird ein Schiff ange-
troffen, dessen Ladungsverschlüsse beschädigt sind, so erhält es von der Zollbehörde in Emmerich einen Begleitmann, der bis zur Verladestation mitfährt und die Verladung an Ort und Stelle überwacht. Der Schmuggel auf dem Rheinstrom hat gegen die Vorkriegszeit in keiner Weise zugenommen und wird auch wohl schwerlich fürderhin zunehmen, denn die Zusammenarbeit zwischen der deutschen und holländischen Zollbehörde ist im Kampf gegen den Schmuggel zu Wasser vorbildlich, während uns ja bekanntlich die Holländer im Kampf gegen den Schmuggel zu Lande nicht im geringsten unterstützen. Auch die Internationalisierung des Rheinstroms hat die ungesetzmäßige Einfuhr von Waren zu Wasser nicht vergrößern können.“



Abb. 7.: Altes Zollamt am Emmericher Hafen, Postkarte.

„Aus dem nicht uninteressanten und überaus verantwortungsvollen Beruf der Emmericher Zollbeamten sei folgender Fall berichtet: Es war im Hochsommer und eine drückende Hitze lag über dem Niederrhein. Ein Zollboot legte an einem Schlepper an, denn eine anonyme Nachricht war auf dem Zollamt eingetroffen, nach der auf dem Schlepper im Heizraum Konterbande versteckt sei. Als Schmuggler wurde der Heizer bezeichnet. Einer der Zollbeamten ließ sich den betreffenden Raum zeigen, und forderte den Heizer auf, hinter den Kessel zu kriechen. Dann versuchte der Beamte ihm zu folgen, aber er musste den Versuch aufgeben, denn sein Körper wäre dank seines Umfanges stecken geblieben und weiter herrschte in dem Raum eine Hitze, die für einen gewöhnlichen Sterblichen unerträglich war. Als dann der Heizer zurückkriechen wollte, war sein Körper durch die Wärme derart aufgedunsen, daß er zwischen Wand und Kessel geriet und keinen Schritt vorwärts kam. Es bestand für den Mann die Gefahr, in dem Raum zu ersticken. Schließlich kam einem der Beamten die Idee, dem Heizer einen Strick unter den Körper zu legen und ihn auf diese Weise zu befreien. Sechs kräftigen Männern gelang dann schließlich das mühselige Werk, aber der Heizer schien nach seiner Befreiung mehr tot als lebendig zu sein. Den Beamten war nach diesem Erlebnis die Lust vergangen, weiter nach Schmuggelware zu suchen und dem Heizer sicherlich das Bedürfnis, noch ein zweites mal auf diesem Wege zollpflichtige Gut über die Grenze zu schaffen, vorausgesetzt, daß er wirklich Schmuggel betrieb.“

Artikel von Hermann Jung, Groß-Duisburger Anzeiger vom 30.12.1928.

Literatur und Quellenverzeichnis:

Abbildungsverzeichnis:

Abb. 1.: StdAEmm: Sig. Gim_157.

Abb. 2.: StdAEmm: Sig. Gim_152.

Abb. 3: StdAEmm: Sig. Gim_156.

Abb. 4.: StdAEmm: Sig. Gim_143.

Abb. 5.: StdAEmm: Sig. Gim_150.

Abb. 6.: StdAEmm: Sig. p4-zoll-03-01.

Abb. 7.: StdAEmm: Sig. p4-zoll-01-01.