



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Hamburger Zollanschluß-Partei.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Die Hamburger Zollanschluß-Partei.

Vor uns liegt ein Flugblatt vom 21. Juli, in welchem das Comité der Hamburger Freunde des Eintritts der Stadt in den deutschen Zollverein über die neuesten Beobachtungen und Erfahrungen dieser stets zunehmenden Partei und namentlich über die Besprechung berichtet, welche die Führer derselben am 20. Juli mit dem in Altona eingetroffenen preussischen Finanzminister Bitter gehabt haben. Im Folgenden geben wir einen Auszug aus diesen in hohem Grade interessanten Mittheilungen. Vorher sei mit einigen Worten an die Entwicklung der Zollanschluß-Frage in diesem Jahre erinnert.

Vor etwa drei Monaten beantragte die preussische Regierung im Bundesrath die Aufnahme Altonas und der Hamburger Vorstadt St. Pauli in den Zollverein. Darüber große Entrüstung der dabei direct Interessirten in Hamburg und ihrer guten Freunde, der Freihändler, in Berlin und ganz Deutschland, die in der beantragten Maßregel eine Verletzung der Reichsverfassung erblickten wollten, da diese, wie sie sagten, den Hansestädten Fortdauer ihrer Freihafen-Gerechtfame gewährleiste, Hamburg aber ohne Altona und St. Pauli nicht Freihafen bleiben könne. Diese Entrüstung war grundlos. Denn der Artikel 34 der Reichsverfassung sicherte den Hansestädten allerdings ihre Freihafenstellung, bestimmte aber nicht, wie groß und wie gelegen das Nachbargebiet sein solle, das dazu gehöre. Darüber hatte vielmehr nach Artikel 7 der Bundesrath zu entscheiden. Dazu kommt, daß die Sache durchaus nichts Neues und Unerhörtes war. Schon bei der Gründung des Norddeutschen Bundes konnte Preußen Altona in den Zollverein hineinziehen, unterließ dies jedoch auf die Vorstellung der Freihafen-Partei, daß Hamburgs Handel die Speicher in Altona nicht entbehren könne. Selbstverständlich konnte diese Rücksichtnahme nicht bis ans Ende der Tage fortauern, und so hätte die im Hamburger Senat regierende Freihafen-Partei sich auf eine Aenderung des Verhältnisses vorbereiten, d. h. Einrichtungen treffen sollen, welche den Hamburgern die Speicher und Niederlagen Altonas entbehrlich machten. Sie hatte dazu anderthalb Jahrzehnte Zeit, es geschah aber nichts der Art, offenbar deshalb, um wieder mit der alten Klage auftreten zu können. Das Reich konnte sich daran nicht kehren. Hamburg beherrschte als Mittelpunkt eines großen Zwischenhandels die Elbmündung, der Zollverein mußte, wenn seine wirthschaftlichen Interessen nicht dauernd benachtheiligt bleiben sollten, an diesem Punkte seinen Hafen haben. Hamburg war ein Hafen für die Einfuhr, nicht für die Ausfuhr Deutschlands. Letzteres mußte

für diese einen Hafen am Ausfluß der Elbe bekommen, und es konnte ihn in Altona sich schaffen.

Schon vor geraumer Zeit war an den Hamburger Senat von Preußen die Anfrage ergangen, ob man geneigt sei, sich über Maßregeln zur Vorbereitung des Eintritts Hamburgs in das Zollgebiet des Reichs mit der preussischen Regierung zu verständigen. Der Senat, der, wie angedeutet, die Interessen und Bestrebungen der Hamburger Großhändler verkörpert und vertritt, lehnte, gestützt auf ein vermeintliches Reservatrecht, das in dem oben charakterisirten Artikel 34 liegen sollte, die Anfrage ab, und da somit eine allmähliche Hinüberleitung Hamburgs in die Bahnen der Reichs-Zollpolitik zur Unmöglichkeit geworden war, faßte der Reichskanzler die Erhebung Altonas zum Zollvereinshafen ins Auge — eine Maßregel, zu deren Ausführung zunächst eine passende Grenze zwischen jener Stadt und Hamburg und sodann eine Zollabfertigungsstelle für die nach Altona bestimmten Schiffe aufzusuchen war. Die Grenze sollte mit Altona auch St. Pauli in den Zollverein bringen, die Zollabfertigung in Cuxhafen stattfinden. Beide Projecte beruhten auf guten Gründen. Dennoch erklärte sich der Reichstag, in Betreff des ersten von Herrn Delbrück, dem Großophta der Freihändler, eines besseren belehrt, in seiner Majorität, in welcher die Fortschrittler neben dem Centrum glänzten, echt particularistisch gegen dieselben, und der Reichskanzler begnügte sich, die Einverleibung St. Paulis in den Zollverein fallen lassend, mit Altona und ließ es hinsichtlich der Zollabfertigung bis auf weiteres bei den unbequemen Regeln des bisherigen Zustandes.

So steht die Frage noch jetzt. Aber die Art ist dem Baum an die Wurzel gelegt. Wie d. Bl. in Nr. 19, S. 261 ausführten, ist zuzugeben, daß mit Altonas Eintritt in die Reichszollgrenze auch die Freihafenstellung Hamburgs gebrochen ist. Diese Stellung war aber eine Anomalie. „Ihre Möglichkeit beruhte auf der Zerrissenheit Deutschlands einerseits und auf der unvollkommenen Durchführung der nationalen Handelspolitik vieler anderer außerdeutschen Länder andererseits. Eine isolirte Stadt kann sich heutzutage nicht als Welthandelsort behaupten. Hamburg als Freihafen wäre nur unter der Bedingung für die Zukunft denkbar, daß es zum Freihafenbezirk das ganze deutsche Reich erhielte.“ Eine solche Stellung ist unthunlich und durch die neue Zollgesetzgebung, die, statt den absoluten Freihandel für das Reich einzuführen, in einem mäßigen Zollschutze ungefähr das Gegentheil feststellte, unbedingt ausgeschlossen. „Mit diesem Systeme ist die Freihafenstellung der Hansestädte,“ wie der Verfasser des hier citirten Grenzboten-Artikels unbestreitbar richtig behauptete, „auf die Dauer nicht vereinbar. Sie werden mit derselben zu fremden Körpern im Reiche und entziehen dem letzteren die natürlichen Ausgangsthore.“

Aus dem Obigen geht hervor, daß es in Hamburg nur ein Theil, wenn auch ein sehr einflußreicher und mächtiger Theil der Bevölkerung ist, der sich mit einigem Bewußtsein dessen, um was es sich handelt, gegen die Einverleibung der Stadt und ihrer unmittelbaren Nachbarschaft in das Reichszollgebiet sträubt. Seit Jahren schon besteht dort eine Partei, welche diese Maßregel ersehnt und erstrebt, weil der Egoismus gewisser Großhändler und die doctrinäre Weisheit rechthaberischer Advocaten ganze Klassen der Staatsbürger in dieser Frage materiell schwer beeinträchtigen. Aber diese Partei wurde von den Machthabern von Anfang an und bis auf die jüngste Zeit mit aller Macht beschadet, geschmäht und mundtot zu machen versucht. „Die Meinungsäußerung, daß der Hamburger Staat,“ so heißt es in unserem Flugblatte, „auch wirthschaftlich einen integrirenden Theil des Reiches bilden müsse, daß nur die Ausscheidung des wirklichen Hafengebietes mit Freiervierteln, welche Deutschland die Wahrung seines internationalen Zwischenhandels und der damit verbundenen Industrie gewährleisten, wünschenswerth sei — diese Meinungsäußerung war in der freien Stadt Hamburg Jahre hindurch eine schwer und leidenschaftlich verfolgt. Auch heute noch dauern die Einschüchterungsversuche in ungeschwächtem Maße fort. Seitdem indeß der Reichskanzler die Initiative ergriffen, seitdem derselbe an Hamburg und Bremen die Mahnung hat ergehen lassen, sich darauf zu besinnen, daß sie vor Allem deutsche Städte sind, seitdem haben viele Kaufleute und Gewerbetreibende den Muth wiedergewonnen, zu glauben und zu hoffen, daß ihr Nothschrei nicht länger ungehört verhallen wird.“ Bereits haben sich, wie wir weiter erfahren, an dreitausend Hamburger Bürger und Einwohner in die Listen der Zollanschluß-Partei eingetragen, und zwar sind dies sämmtlich selbständig etablirte Geschäftsleute, welche einer Menge von Handlungsgehülften, Gesellen und Arbeitern Beschäftigung und Verdienst geben. Diese Zahl hat sich rasch zusammengefunden „trotz einer fast unglaublichen Beeinflussung im privaten Leben und trotz des Zusammenwirkens einer Presse, die gegen den Zollanschluß wüthet, mehr oder weniger nicht um der Sache willen, sondern einestheils aus factiöser Opposition gegen die Politik des Reichskanzlers, andernteils aus particularistischen Velleitäten.“

Besonders that sich dabei die Fortschritts-Presse hervor, während der „Correspondent“, das Amtsblatt des Senats, diplomatisch mild auftrat und die „Hamburger Nachrichten“ lavirten, um es mit keiner Partei zu verderben. Ganz erschrecklicher Unsinn wurde schon vor Eintritt der Sommerhitze von den Paladinen des Fortschritts auf den Markt gebracht. „Die Reform“ erklärte pathetisch, indem sie das Project einer Eisenbahn zwischen Harburg und Cuxhafen und die ins Auge gefaßten Hafenanlagen bei letzterem Orte besprach: „Jedes Flecken Elbufer im ganzen Amte Nigebüttel, welches zu Hafenhauten geeignet ist, sollte

unter unmittelbarer Hamburgischer Verfassung stehen, nicht ein Hektar Land sollte einer Privatgesellschaft überlassen werden.“ Im „Fremdenblatt“ spukte sogar das Gespenst einer handelspolitischen Trippelallianz Frankreich, England und — Hamburg. Viel schädlicher als solches Gerede war das Todtschweigen dessen, was die Gegenpartei geltend machen konnte. Kein Hamburger Blatt hat es in dieser Zeit für gut gefunden, die wichtigen Ausführungen, die andere Organe der Presse in Bezug auf die staatsrechtliche Seite der Freihafenfrage brachten, auch nur mitzutheilen. So blieb der größte Theil des Publikums über diesen Gegenstand im Unklaren, und als dann der oben erwähnte Antrag Preußens an den Bundesrath gelangte, mußte er als etwas Urpflögliches, als Ueberrumpelung der öffentlichen Meinung erscheinen. Während seit 1867 und 1871 alle von der Zollanschlußpartei ausgegangenen Bestrebungen auf Enquête unbeachtet blieben, wird plötzlich nach dreizehnjähriger Verschleppung in Hamburg Miene gemacht, als sei man zu einer Enquête bereit. Die Zollanschlußpartei aber erblickt darin nur ein neues Verschleppungsmanöver, mit welchem man die jetzige deutsche Wirthschaftspolitik zu überdauern hofft, und eine Verkümmernng der Lebensbedingungen des größten Theils der Hamburger Bevölkerung.

Nach der Meinung derselben Partei könnte es sich jetzt lediglich um die Erörterung der Modalitäten handeln, unter welchen der Eintritt der Freihäfen Deutschlands in das Reichszollgebiet auf erspriessliche Weise zu bewirken wäre. Sie verwirft die in Hamburg und Bremen künstlich herangebildete Ansicht, als ob Reichskanzler und Bundesrath nicht geneigt sein sollten, diejenigen Einrichtungen gesetzlich festzustellen, welche geeignet sind, den Handel und die mit diesem verbundene Industrie der in das Zollgebiet des Reichs eintretenden freien Städte in ihrer Blüthe zu erhalten und zu fördern. Sie ist durchdrungen von dem Bedürfniß der Zugehörigkeit dieser Städte zum großen Vaterlande, nicht nur in deren eignem Interesse, sondern auch in demjenigen des deutschen Exports und im Hinblick auf eine bessere Versorgung des deutschen Importmarktes.

Und wie stellt sich dazu die preussische Regierung? Hören wir, was das Flugblatt den preussischen Finanzminister sagen läßt. Derselbe bemerkte dem Comité bei der anfangs erwähnten Unterredung: Wenn der Senat Hamburgs auf Erhaltung des dortigen Freihafens in seiner jetzigen Ausdehnung bestehe, so könne man daran nichts ändern. Preußen werde aber die im Princip bereits beschlossene Einverleibung sämmtlicher preussischer Gebiete in die Zollgrenzen des Reiches ungesäumt durchführen, und es sei überzeugt, daß Hamburg sich in der Absonderung von Deutschland weniger gut stehen werde als in der Verbindung mit demselben. Darüber, daß für den Fall des Anschlusses Hamburgs an das deutsche Zollgebiet ein gewisser Theil des ersteren Freihafens bleiben solle, herrsche keine Meinungsverschiedenheit. Nach Ansicht der preussischen und der Reichsregie-

rung aber sei dieser Theil auf die unmittelbar am Wasser liegenden Strecken zu beschränken, und die eigentliche Stadt müsse in den freien Verkehr mit dem Hinterlande und seinen 42 Millionen Einwohnern eintreten. Man sei auf Seiten des Reiches bereit, Hamburg entgegenzukommen, nur solle man sich hier nicht der Einbildung hingeben, daß man warten werde, bis es den Behörden des Freistaats einmal zweckmäßig erscheine, einen Theil seines Gebietes anzuschließen. Aus diesem Grunde werde Hamburg von jetzt an nicht mehr mit dem Vorschlage von Enquêtes kommen dürfen; denn der kautschukartige Charakter, der den Gründen und der Zeitdauer solcher Erörterungen und Untersuchungen anhafte, sei in Berlin vollständig bekannt. Versäume Hamburg, den Anschluß zu beantragen, und sich für denselben die ihm wünschenswerthen Zugeständnisse zu verschaffen, so könne das Reich eines Tages genöthigt sein, den Gegenstand selbstständig zu erledigen. Die Angelegenheit der Zollabfertigung auf der unteren Elbe werde ganz so wie die Freihafenstellung Hamburgs von der Regierung Preußens und des Reiches auch als Frage der hohen Politik angesehen. Die Elbe sei ein deutscher und in seinem unteren Laufe preussischer Strom, der nicht zugleich anderen Nationen gehöre.

In Betreff der staatsrechtlichen Seite der Angelegenheit erklärte der Minister noch, daß er sich sowohl in einer Unterredung, die er kürzlich in Friedrichruh mit dem Reichskanzler gehabt, als auch aus den sich auf die Reichsverfassung beziehenden Aufzeichnungen desselben überzeugt habe, daß die Freihafenstellung der Hansestädte zur Zeit der Gewährung dieses Zugeständnisses von allen Seiten als eine provisorische aufgefaßt worden sei, daß das einheitliche Reich in zollpolitischer Hinsicht das letzte Ziel gewesen, und daß dem Bundesrathe nach der Verfassung die Befugniß zustehe, die Grenzen des Freihafengebietes festzustellen. Habe sich in der Zwischenzeit in den Hansestädten die Meinung ausgebildet, die wirthschaftliche Ausnahmestellung derselben sei von dauerndem Charakter, so beruhe das auf grober Verkennung der thatsächlichen Verhältnisse. Bei solcher Lage der Dinge sei das Reich, beziehungsweise Preußen, fest entschlossen, die ihm aus der Reichsverfassung erwachsenden Rechte durchaus zur Geltung zu bringen.

Wir haben Ursache, zu glauben, daß das Comité den Minister recht verstanden und seine Aeußerungen in allen wesentlichen Stücken genau wiedergegeben hat, und wir denken, daß dies recht deutlich gesprochen heißt.