




Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

: Politische Briefe : 11. Der Reichskanzler und Hamburg.

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

Politische Briefe.

11. Der Reichskanzler und Hamburg.

Wieder einmal große Verstimmung bei den Reichsboten, wieder einmal heftige Klagen eines Theiles der Presse über die unerträgliche innere Lage.

Was ist denn geschehen? Alles und Vieles, sagen die Klagenden. Nehmen wir also einige der neuesten Beschwerdepunkte vor.

Die preußische Regierung hat einen Antrag im Bundesrathe gestellt auf Einbeziehung Altonas mit der Hamburgischen Vorstadt St. Pauli in die Reichszolllinie. Der Antrag ist materiell mit den Zuständen Altonas begründet, formell mit dem Rechte des Bundesrathes, den Bezirk festzusetzen, mit welchem die Hansestädte Bremen und Hamburg nach Artikel 34 der Reichsverfassung außerhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze zu bleiben das Recht haben.

Die Klagenden — nicht etwa bloß die Interessenten in Hamburg, sondern die Klagenden im Reiche, die über Alles klagen — finden in dem Antrage eine unerhörte Vergewaltigung Hamburgs und überdies eine Verletzung der Reichsverfassung. Hamburg, sagen sie, kann ohne Altona und vollends ohne St. Pauli nicht Freihafen bleiben, und der preußische Antrag bezweckt die Aenderung eines Verfassungsartikels, welcher den Hansestädten ihre Freihafenstellung zusichert; der Antrag müßte also auf die Vorlage eines Gesetzentwurfs und nicht auf den Erlaß einer Verwaltungsbestimmung gerichtet sein.

Hiergegen ist zu sagen, daß die Frage, wie viel Gebiet Hamburg zur Aufrechthaltung seiner Freihafenstellung bedarf, zunächst im Bundesrathe zu erörtern ist. Da § 7 der Reichsverfassung dem Bundesrathe die Aufgabe stellt, über die zur Ausführung der Reichsgesetze erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften und Einrichtungen zu beschließen, so ist das Recht des Bundesrathes unzweifelhaft, darüber zu entscheiden, welches der dem Zwecke entsprechende Bezirk des umliegenden Gebietes ist, dessen die Hansestädte zu ihrer Freihafenstellung bedürfen. Nehmen wir an, eine Hansestadt glaubte sich bei Festsetzung dieses Gebietes vom Bundesrathe geschädigt, so würde sie sich doch nicht auf die Verfassung berufen können, denn Artikel 34 sichert den Hansestädten nicht einen bestimmten Bezirk von so und so viel Quadratmeilen, so und so gelegen, als Freihafengebiet zu, sondern nur einen dem Zwecke der Freihafenstellung überhaupt entsprechenden Bezirk. Welches dieser Bezirk ist, hat nach Artikel 7 lediglich der Bundesrath zu bestimmen.

Dies also ist die formelle Frage, an der wirklich nichts Unklares ist. Wenn

Hamburg, anstatt durch seine Abgeordneten im Reichstage eine Interpellation stellen zu lassen, zunächst den Gang der Angelegenheit im Bundesrathe abgewartet hätte, wenn es Alles aufgeboten hätte, seinen Standpunkt im Bundesrathe zur Anerkennung zu bringen, so würde es dabei viel besser gefahren sein. Das gänzlich unmotivirte Geschrei über Verfassungsverletzung kann nur das Bestreben auf der anderen Seite hervorrufen, die Bedeutung des Artikels 34 durch thatsächliche Interpretation auf ihren wahren Sinn zurückzuführen.

Werfen wir nun aber auch einen Blick auf die materielle Frage. Was man jetzt als unerhörte Vergewaltigung ansieht, das ist bei der Gründung des norddeutschen Bundes in Hamburg tausendfältig erörtert worden. Man nahm an, Preußen werde Altona in den Zollverein aufnehmen. Die Zollanschlußpartei, die damals wie heute in Hamburg vorhanden war, wünschte dies sogar. Man erörterte, daß, wenn Hamburg nicht sofort zum völligen Zollanschluß übergehen wolle, die Zolllinie bei St. Pauli gezogen werden müsse. Die Freihandelspartei ihrerseits erklärte, daß der hamburgische Handel die Speicher in Altona nicht entbehren könne; wenn Preußen Hamburg schonen wolle, müsse es Altona in dem Freihafenbezirke lassen.

Letzteres ist nun damals geschehen. Aber kein Mensch hat geglaubt, daß damit die Sache auf ewig entschieden sei. Die Herren der hamburgischen Börse freilich, zugleich die regierende Senatspartei, haben es unterlassen, Einrichtungen zu treffen, Niederlagen, Zollabfertigungsstellen u. s. w. zu errichten, welche den Zollanschluß Hamburgs ermöglichen könnten, ohne ihm die Zufuhr von der See, auf welcher sein Handel beruht, abzuschneiden. Die regierende Partei hat dies unterlassen, um jedesmal, wenn der Zollanschluß auf die Tagesordnung kommen würde, wieder beweisen zu können, daß derselbe den Untergang des hamburgischen Handels bedeuten würde. Die Zollanschlußpartei in Hamburg hat auf dieses Spiel hundert Mal hingewiesen. Preußen hat in den Jahren 1867 und 1868 die Freihafenstellung Hamburgs und die Stellung der dort regierenden Partei aufs äußerste geschont, indem es die eigene Stadt Altona den geschonten Interessen zum Opfer brachte. Man wollte damals nichts über das Knie brechen, so erhaltend und schonend wie möglich auftreten, einschneidende Aenderungen der Zukunft überlassen. Diese Zukunft ist aber nach dreizehn Jahren endlich da. Die beständigen Gegner des Reichskanzlers sagen freilich, Altona empfinde gar nicht die Mängel seiner Lage. Ein sehr maßvoller Abgeordneter Hamburgs erklärte im Reichstage, man dürfe nicht Alles, was Hamburg besitze, als fehlenden Posten auf das Conto Altonas stellen. Das klingt recht verständig, verfehlt aber den Hauptpunkt der Frage. Derselbe liegt doch darin, daß, weil Hamburg als Centrum eines großen Zwischenhandels die ganze Elbmündung beherrscht, an dieser Stelle ein Zollvereinshafen nicht existirt,

der doch für den wirthschaftlichen Aufschwung des Reiches von der größten Bedeutung werden könnte und den das Reich nicht für alle Zukunft entbehren kann, ohne sich für immer zur wirthschaftlichen Inferiorität zu verurtheilen. Hamburg ist ein Hafen für den Import nach Deutschland und nach anderen Ländern, nicht für den Export aus Deutschland. Dies sagt Alles. Soll nun das Reich auf immer darauf verzichten, wenigstens aus dem an der Elbmündung ebenfalls gelegenen Altona einen Hafen für seinen Export zu machen?

So steht die Frage. Man kann gern zugeben, daß mit Altonas Eintritt in die Reichszollgrenze auch die Freihafenstellung Hamburgs gebrochen ist. Auch muß man festhalten, daß diese Stellung eine Anomalie war. Ihre Möglichkeit beruhte auf der Zerrissenheit Deutschland einerseits und auf der unvollkommenen Durchführung der nationalen Handelspolitik vieler außerdeutscher Länder andererseits. Eine isolirte Stadt kann sich heute nicht als Welthandelsort behaupten. Hamburg als Freihafen wäre nur unter der Bedingung für die Zukunft denkbar, daß es zum Freihafenbezirk das deutsche Reich erhielte. Wir meinen dies so, daß Deutschland bei seiner Zwischenlage den Weg ergriffen hätte, seine nationale Wirthschaft wesentlich auf Expedition, Durchgangsverkehr und Zwischenhandel zu stellen. In der „Hamburger Börsehalle“, einem zu Zeiten sehr intelligent redigirtem Blatte, ist mehr als einmal der Gedanke erörtert worden, ob die reichen Handelsherren nicht alle bestehenden Zölle — sie waren damals niedrig — in Form directer Steuern auf sich nehmen sollten, um dem völlig unbehinderten Handel den größten Aufschwung zu sichern. Der Gedanke kann einen Staatsmann wohl beschäftigen und wird auch den Reichskanzler beschäftigt haben. Aber nach einiger Prüfung können nicht zwei verständige Leute über die Unthunlichkeit verschiedener Meinung sein. Sobald die Unthunlichkeit eingesehen war, mußte Deutschland die Halbheit aufgeben und das System des mäßigen Zollschutzes adoptiren. Mit diesem System ist die Freihafenstellung der Hansestädte auf die Dauer nicht vereinbar. Sie werden mit derselben zum fremden Körper im Reich und entziehen dem Handel des letzteren die natürlichen Ausgangsthore. Die Hansestädte konnten nur das Reich für ihr Handelsprincip erobern, oder sie müssen, nachdem die Unmöglichkeit dieser Eroberung zu Tage liegt, vom Reiche erobert werden. Darüber mag noch eine längere Zeit hingehen. Sich aber auf diesen Ausgang nicht vorbereiten, wäre schädliche Verblendung.

