



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Der Zollanschluß Hamburgs und Bremens. 2.

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



Der Zollanschluß Hamburgs und Bremens.

2.



Von den drei Hansestädten erkannte jedoch nur das einzige Lübeck die Zeichen der Zeit und stellte im November 1868 aus freiem Entschlusse den Antrag auf Eintritt in den Zollverein. Nicht als ob die Lübecker weniger als die Schwesterstädte an den alt-hanseatischen Überlieferungen geblieben hätten. Aber man war in den weiter blickenden Kreisen Lübecks überzeugt, daß durch den Beitritt der Elbherzogthümer und der beiden Mecklenburg eine weitere Sonderstellung der Vaterstadt unmöglich geworden sei, daß das Hauptinteresse des lübischen Handels auf den ungehinderten Verkehr nach und von dem Vaterlande gerichtet sein müsse, daß man auch fernerhin durch die von den Zollvereinsregierungen bereitwillig zugestandenen Kontirungslager mit geringen Erschwerungen den Vertrieb fremder Manufakturen nach den Ostseeländern fortsetzen könne, und daß, wenn selbst einzelne Zweige dieses Zwischenhandels verloren gehen sollten, man andre dafür wiedergewinnen würde. Der Erfolg hat solchen Anschauungen der Lübecker Rathsherren Recht gegeben. Auch die frühern Gegner des Zollanschlusses sind jetzt befehrt. Es giebt heute in Lübeck außer einigen wenigen Persönlichkeiten, die sich damals für die Beibehaltung der Freihafenstellung verpflichtet hatten und nach deutscher Unart ihre Lehre wie eine religiöse Wahrheit betrachteten, die jede andre Rücksicht ausschleße, kaum jemand, der mit dem Anschluß an den Zollverein unzufrieden wäre. Zwar gehen jetzt die französischen Manufakturen auf der Eisenbahn über Berlin nach Rußland, eine Menge russischer Artikel kommt nicht mehr nach Lübeck, der nordische Weinexport ist im Schwinden. Dafür hat aber der Lübecker Weinhandel, der vor dem Zollanschluß auf deutschem Boden seine feste Grenze in Mecklenburg fand, einen großen Theil des gesammten Deutschlands erobert; der Handel mit skandinavischem Holz und russischem Petroleum hat außerordentlich zugenommen. In dieser thatkräftigen Bevölkerung fürchtet man nicht einmal den Nord-Ostsee-Kanal und das unmittelbare Eindringen der Hamburger in die Ostsee. Während die kühneren Geister sich dahin versteinen, daß dann auch die Lübecker wieder direkt fahren würden, trösten sich die bescheidneren damit, daß der Elb-Trade-Kanal, indem er der Elbe zum zweitenmale eine zweite Mündung nach der

Grenzboten IV. 1888.

62

Ostsee schaffe, der Travestadt die Massengüter bringen werde, deren sie für ihren skandinavischen Handel so dringend bedarf.

Auch in Bremen, dem schon Friedrich Barbarossa die Reichstreue nachrühmte, gab es stets eine große Anschließpartei. Zwar stand der Bürgermeister Johann Smidt von Bremen, als sich in den Jahren 1828 und 1829 der sogenannte Mitteldeutsche Handelsverein bildete, der lediglich den Zweck verfolgte, die weitere Ausbreitung des preussischen Zollvereins zu verhindern, mit unter den Leitern des verfehlten Unternehmens. Triumphirend wies man in Bremen darauf hin, daß auch, nachdem am 1. Januar 1854 der hannöversisch-oldenburgische Steuerverein dem Zollvereine beigetreten, nach einer Selbstschätzung der Bremer Bevölkerung deren Vermögen von 80 Millionen Thalern im Jahre 1854 auf 127 Millionen Thaler im Jahre 1863 gestiegen sei. Aber auf der andern Seite haben die Bremer Kleinhändler, die Gewerbetreibenden und die Kaufleute, die den zollvereinsländischen Handel betrieben, niemals aufgehört, den Beitritt zum Zollverein zu wünschen. Man erlebte sogar das wunderbare Schauspiel, daß ein Stadtteil von Bremen den Anschluß verlangte, sodaß Bremen dadurch in zwei Teile zerrissen worden wäre. Wenn jene Wünsche nicht durchgedrungen sind, so geschah es nur aus dem Grunde, weil auch die Anschließpartei gewissermaßen zweiseelig war, weil sie den Rhedern, den Großhändlern, den Großkapitalisten zugestehen mußte, daß, wenn sich Bremen allein dem Zollverein anschliesse, sein Zwischenhandel ohne Zweifel an das reichere Hamburg übergehen werde.

So wurde denn die hanseatische Frage zur hamburgischen Frage. Aber obwohl das gute Beispiel Lübecks und das neue Aufblühen desselben im Zollverein Hamburg über sein eigenes Bestes hätte belehren sollen, so that es doch nicht das geringste, um seine Verhältnisse zu ordnen und um durch Verhandlungen mit Preußen die Modalitäten des Zollanschlusses festzustellen. Es lebte weiter, als ob Preußen für alle Zeiten dazu verpflichtet sei, den ganzen Binnenverkehr von Hamburg bis zur Elbmündung links- und rechtsseitig durch die peinlichsten Zollmaßregeln zu binden, und als ob die schleswig-holsteinischen und hannöversischen Anwohner der Unterelbe dazu bestimmt seien, ihren schönen Fluß für immer als Deutschlands Grenze, nicht als Deutschlands Strom zu betrachten. Namentlich nachdem im Jahre 1868 das Zollparlament in Hamburg zu Gaste gewesen war, und nachdem im Jahre 1871 die Artikel 30 und 31 der norddeutschen Bundesverfassung als Artikel 33 und 34 in die deutsche Reichsverfassung übergegangen waren, ward von den hamburgischen Rhedern und Großkaufleuten unumwunden ausgesprochen, diese zeitweilige Ausnahmestellung sei ein dauernder Zustand für alle Zukunft. Die Hamburger haben damit nicht allein dem Vertrauen, das ihnen der konstituierende Reichstag erwiesen hatte, schlecht entsprochen, sondern sie begingen zugleich, objectiv genommen, eine schwere Unterlassungssünde gegen die Interessen des Freihandels. Zur Zeit des norddeutschen Bundes und in den ersten Jahren des Reichs herrschte noch

in Deutschland der Freihandel. Fürst Bismarck sprach sich selbst noch für ein Finanzzollsystem aus. Die in der Wissenschaft damals zum Gemeinplatz gewordene Erkenntnis, daß nur eine kleine Minderzahl der Waarenzölle einen erheblichen Reinertrag bringe, hatte in den Bureauq der Handelsministerien mehr und mehr Eingang gefunden. Hätten die Hanseaten damals ernsthaft den Willen gezeigt, in die deutsche Zollgemeinschaft einzutreten, so würden sie nicht bloß instande gewesen sein, die bisherige freihändlerische Richtung der preußischen Wirthschaftspolitik zu stärken, sondern auch vielleicht eine Vereinfachung des Reichszolltarifs herbeizuführen. Statt dessen warteten sie, daß zuvor die Zollerhebung in Deutschland, wie in England, auf 13 oder 15 Artikel beschränkt würde, und ließen die für ihren Anschluß günstige Zeit des deutschen Freihandels ungenützt verstreichen, bis eines Tages die Mehrheit der Nation sich dahin erklärte, mit ihrem neuen schutzzöllnerischen Zolltarif eine ehrliche mehrjährige Probe machen zu wollen.

Wenn man nach den Gründen und Ursachen dieses passiven Widerstandes der Hanseaten fragt, so ist es unmöglich, sie in irgend einer Gleichgiltigkeit gegen das große Vaterland und in einem Mangel an Nationalstolz zu suchen. Im Gegenteil, die Hanseaten sind seit der Gründung des norddeutschen Bundes den politischen Anschauungen ihrer binnenländischen Landsleute ersichtlich näher getreten; der weltbürgerliche, staatslose Kaufmannsinn ist mehr und mehr durch einen kräftigen Nationalstolz verdrängt worden; beide Hansestädte haben, seitdem sie die hohenzollernsche National-Monarchie haben kennen gelernt, wetteifernd und beinahe eifersüchtig auf einander, ihre Anhänglichkeit an Kaiser und Reich oft bewiesen. Nirgends mehr als in den Hansestädten ist man froh darüber, daß die Zeiten für immer vorbei sind, wo die Stellung der Deutschen im Auslande mehr auf einer wohlwollenden Duldung als auf der Achtung beruhte, die eine große Nation in Anspruch nehmen darf und muß. Es giebt keinen Hanseaten, dem nicht die Erinnerung an die blühende Yankeephase, die einst der Präsident der Union, Mr. Jackson, dem hanseatischen Agenten ins Gesicht zu schleudern wagte: „Die Hansestädte sind Hühner, die das Pferd der Vereinigten Staaten nur aus Mitleid nicht zertritt!“ die Bohn und Schamröthe in die Wangen triebe. Die einst im konstituierenden Reichstage von einem hanseatischen Staatsmanne ausgesprochene Befürchtung, daß eine deutsche Kriegsflotte ihren Handel schädigen könne, würde heute kaum noch in den Hansestädten verstanden werden. Jedes Kind in Hamburg weiß, daß die Hamburgischen Faktoreien und Plantagen in Afrika und in der Südsee nur durch das ebenso besonnene, als energische Vorgehen der Reichsregierung vor den zugreifenden Händen anderer Nationen gerettet werden konnten. Insbesondere unfre militärischen Einrichtungen, die den Hanseaten ursprünglich so fremd erscheinen mußten, als wenn sie heute in England eingeführt würden, haben sich überraschend schnell eingebürgert. Die Stadt Bremen freut sich der Heldenthaten

ihrer Söhne bei Soigny ebenso herzlich, wie es nur in einem altpreußischen Garnisonstädtchen der Fall sein könnte. Die jungen Patriziersöhne dienen als Offiziere in den preußischen Reiterregimentern und auf unsern neuen deutschen Drogenschiffen.

Was die Hanseaten vor allem hinderte, ihre Sonderstellung endgiltig aufzugeben, war die eigensinnige Schwerfälligkeit, die gerade der große Kaufmann zu zeigen pflegt, wenn ihm eine vollständige Veränderung seines Handelsbetriebes und seiner Geschäftsformen zugemutet wird. Die Hanseaten lebten ferner der festen Überzeugung, daß das Binnenland dem hanseatischen Handel nimmermehr die Gesetze seiner Existenz vorschreiben dürfe, sondern ihn unter den Bedingungen hinnehmen müsse, wie er sich einmal geschichtlich entwickelt habe. Obwohl die einflußreichsten Elemente der hanseatischen Bevölkerung ihre Schule im Auslande und größtenteils in fernen Weltteilen durchzumachen haben, obwohl die ganze Einwohnerschaft einer Stadt, die so nahe am Meere gelegen ist, sich in täglichem Wechselverkehr mit der ganzen Erde befindet, verschlossen sich doch die Hamburger mit sehenden Augen der Einsicht, daß, jemehr alle Staaten allmählich zu wirtschaftlicher Selbständigkeit zu gelangen suchen, die Bedeutung des internationalen Zwischenhandels verhältnismäßig sinken muß, daß der Hamburger Zwischenhandel schon seit drei Jahrzehnten nicht mehr gleichen Schritt gehalten hat mit dem deutschen Aus- und Einfuhrgehandelt, daß für einen Platz, der das natürliche Aus- und Einfuhrorgan eines bedeutenden, hochkultivierten Hinterlandes ist, umfangreiche, zollfreie Entrepots den zeitgemäßen Ersatz für den altmodischen Freihafen bilden.

Denn in Wirklichkeit haben nur diejenigen Freihäfen, die als isolierte Plätze des Zwischenhandels ihr Hauptgewerbe möglichst schonen mußten, wie Ormuz, St. Thomas, Singapur, Aden, Gibraltar, Helgoland, die Häfen der englisch-normannischen Inseln und des Isthmus von Panama ihre Freihafenprivilegien bis zum heutigen Tage bewahrt. Dagegen haben alle übrigen großen Freihäfen in Europa, nur Hamburg, Bremen und das halbtaliansische Triest ausgenommen, auf die Dauer nicht daran festgehalten, sondern sich bemüht, sie als nachteilig und lästig wieder abzustößen. Die großen modernen Seestädte bedürfen statt jenes Ausschlusses und jener Absperrung vom Zollsystem des Hinterlandes, die nur noch wie der *lucus a non lucendo* mit dem altfränkischen Ausdruck „Freihafen“ bezeichnet wird, einer doppelten wirklichen Freiheit. Sie brauchen vor allem einen völlig freien und unbelästigten Verkehr von und nach dem eignen Vaterlande, und zweitens als Asyl für ihren Zwischenhandel, so groß oder so klein er auch sein mag, zollfreie Entrepots oder Niederlagen. Daher sind kraft einer zwingenden wirtschaftlichen Notwendigkeit nach und nach alle großen Seehäfen mit ihrem Wohngebiete, mit ihrer konsumierenden und produzierenden Bevölkerung, dem nationalen Wirtschaftsgebiete angeschlossen worden. Es wäre für einen Eng-

länder geradezu ein undenkbarer Gedanke, daß die großen Thore des englischen Welthandels, daß London, Liverpool und Glasgow außerhalb der Zollordnungen des Königreichs sich befinden sollten! Und während in Livorno und Genua, Marseille und Havre, Antwerpen, Amsterdam und Rotterdam, London und Bristol, New-York und Baltimore die gesamte Einwohnerschaft dem Zollinlande angehört, ist in allen diesen Städten der ehemalige, die gesamte Stadt umfassende „Freihafen“ zu dem hermetisch abgeschlossenen Freihafenbezirk zusammengeschumpft und nur einzelne Teile der Städte und der Häfen sind als Ausland außerhalb der Zollgrenze verblieben. In diesen zollfreien Entrepôts werden die vom Auslande kommenden Waren, genau wie in den frühern Freihäfen, als extritorial betrachtet. Dem Eigentümer derselben bleibt damit sowohl die sofortige Zollverlegung für diejenigen erspart, die erst später einmal in den Verbrauch des Binnenlandes übergehen sollen, als auch die leichte Wiederausfuhr in das Ausland ohne die Lasten und Mißbräuchlichkeiten des Rückzollens ermöglicht. In solchen Freilagern kann der Zwischenhändler die eingeführten Waren nach Belieben für die Wiederausfuhr sortiren, reinigen, aus- und einpacken und veredeln und überdies das darin steckende Kapital durch indossirbare Lagerscheine im höchsten Grade umlauffähig machen. Indem in diesen großen Entrepôts zu bestimmten Zeiten öffentliche Versteigerungen stattfinden, ist gleichzeitig ein gewisser moderner Ersatz für die mittelalterlichen Stapel und Messen gefunden. Daß überdies solche Weltmärkte, wie Bremen für Tabak und Hamburg für Kaffee, nicht unbedingt eines Freihafens bedürfen, beweist mehr als genügend der Liverpooler Baumwollenmarkt. In allen andern Häfen der Welt werden durch diesen verständigen Dualismus die gerechten Forderungen des Zwischenhandels sowie des freien Verkehrs mit dem Binnenlande zugleich befriedigt. In allen andern Ländern ist durch dieses vernünftige System den Hafenstädten ihr voller Einfluß auf die Wirtschaftspolitik des Vaterlandes gewahrt und jeder Interessenstreit zwischen Hinterland und Handelsstadt von vornherein unmöglich gemacht. Und nicht nur haben in andern Ländern die Kaufleute solche Entrepôts so vorteilhaft gefunden, daß sie nicht selten auch zollfreie Waren darin lagern, sondern überall, in England, in Frankreich und Nordamerika, an den Mündungen der Maas, des Rheins und der Schelde, hat sich neben jenen Freilagern hinter nationalen Zolllinien eine Reihe so blühender Handelsplätze entwickelt, daß man mit Recht die Frage aufwerfen darf, ob nicht die Hansestädte trotz ihres unzweifelhaften Gedeihens relativ in den letzten Jahrzehnten hinter denselben zurückgeblieben sind. Schon zu den parlamentarischen Verhandlungen von 1867 wurde mit Recht bemerkt, daß sie bei trefflichster Lage für ein Hinterland mit 40 Millionen Menschen, an den Mündungen des dicht bevölkerten, gewerbreichen Elb- und Wesergebiets, bei der unvergleichlichen Thätigkeit ihrer Geschäftswelt, doch kaum 400.000 Einwohner zählten, während Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen bei einem Hinterlande von 8 Millionen

500,000, London, Liverpool, Glasgow und Dublin bei einem Hinterlande mit kaum 30 Millionen Menschen deren fast 4 Millionen besaßen. Selbst in der rührigsten der Hansestädte, in Bremen, hat die Bevölkerung kaum halb so rasch zugenommen wie in Berlin, und sogar die unvergleichlich ungünstiger gelegenen preussischen Ostseep läze sehen ihre Volkszahl weit schneller wachsen. Zwischen 1855 und 1864 hat sich die bremische Bevölkerung nur um 17,5, die aller größern preussischen Städte um 22 bis 50 Prozent vermehrt. Begreiflich genug, da die Vorteile der Freizügigkeit und Gewerbefreiheit den Hauptstädten wegen der trennenden Zollscheidewände nur in geringem Maße zu gute kamen.

In Hamburg und Bremen blieben trotzdem die großen Wohnstädte selbst dem Vaterlande gegenüber Ausland; nur die Zollvereinsniederlagen, wo die deutschen Fabrikanten zollvereinsländische Artikel unter Zollverschluß zu lagern berechtigt waren, um sie, wenn sich die Voraussetzungen des Exports nicht erfüllten, zollfrei ins Binnenland zurückzuführen, gehörten zum Inlande. Und in unsern beiden großen Seep läzen fuhrn die Wortführer der handelspolitischen Sonderstellung der Hansestädte fort, die angeblich ganz unerhörte Blüte derselben allein aus ihrer Freihafenstellung herzuleiten. Nur weil sie ihre Freihafenstellung sich bewahrt hätten, sei das Geschäft mit Rohtabaken aus den großen Londoner Entrepots nach dem kleinen Bremen, und das mit Cassia und Kopal aus den Docks von New-York nach Hamburg übergegangen. Nur weil Bremen in seiner Freihafenstellung so unbeengt und unbeschränkt sei, könne es den ostindischen Reis in Bremen schälen und dann nach demselben Amerika ausführen, von woher noch vor 30 Jahren aller Reis gekommen sei. Nur so lange das Hamburger Geschäft in seinem alten Wohnungskörper bleibe, in den es einmal hineingewachsen sei, und der sich dann seinerseits den Anforderungen des Handels angelegt und angeschmiegt habe, und solange sich neben jedem Kontor in jedem Hause und in jeder Straße und an allen Fleeten die Speicher erhöhen, sei Hamburg imstande, mit der unvergleichlichen Billigkeit das Ausland mit fremden Waren zu versorgen und seine ungeheure Rolle im Seeverkehr aufrecht zu erhalten. Nur solange die Hamburger dank ihrem Freihafen sich so leicht nach Hamburg fremde Erzeugnisse kommen lassen könnten, vermöchten sie ihre großen Ausfendungen nach ihren überseeischen Etablissemens zugleich mit deutschen und fremden Fabrikaten von Hamburg aus zu machen. Möge immerhin Hamburg an die Größe des Handels von London nicht im entferntesten heranreichen, so sei doch London nur ein Weltmarkt in einzelnen großen Artikeln, die sich in den Entrepots niederlegen und von dort versenden ließen. Dagegen ziehe es der kleine Großhändler aus dem ganzen Norden vor, sich in Hamburg zu versorgen, weil er, indem er von einem Speicher zum andern gehe, nicht einen, sondern alle Artikel kaufen könne. Nur weil es infolge seiner Freihafenstellung neben Hamburg keinen zweiten Ort in der Welt gebe, wo sie imstande wären, alle Waren, ausländische sowohl wie deutsche,

jederzeit zu erhalten, hätte in Hamburg eine so große Menge ausländischer Exporteure ihren Wohnsitz genommen. Und dazu sei die Freihafenstellung nicht minder ein deutsches, als ein hamburgisches und bremisches Interesse. Es sei auch für den deutschen Konsumenten und Produzenten von der größten Wichtigkeit in möglichster Nähe den bestversehenen und billigsten Markt zu haben. Da aber derjenige Markt, der den größten Umkreis in dieser Weise zu versorgen habe, diese Bedingung am besten erfüllen könne, so könne auch nur das deutsche Binnenland dabei gewinnen, wenn die Hansestädte nicht nur auf Deutschland angewiesen wären, sondern womöglich die ganze Welt mit ihren Artikeln versorgen könnten. Und endlich in demselben Verhältnisse, wie die Hanseaten gezwungen wären, zu importiren, um ihre große internationale Kundschaft zu befriedigen, seien sie doch auch wieder gezwungen, zu exportiren, da man doch mit baarem Gelde seinen Import nicht bezahlen könne. Bei solchem Export liege es aber auf der flachen Hand, daß die Hansestädte vorzugsweise auf deutsche Fabrikate angewiesen seien. Mit einem Worte: obwohl die Einfuhr der Hansestädte aus fremden Entrepots einen immer größern Bruchtheil ihrer Einfuhr überhaupt ausmache, und obwohl die hanseatischen Schiffe im Auslande überall hinter nationalen Zolllinien oder in zollfreien Docks ohne jede Beschwerde löschten und luden, so blieben doch die Hamburger und Bremer Exporteure dabei, daß der hanseatische Handel in Folge seiner ganz eigentümlichen Natur nur bei der Aufrechterhaltung der vollen Freihafenstellung gedeihen könne. Sie blieben dabei umsomehr, als der neue schutzzöllnerische Zolltarif den althanseatischen Überlieferungen so schnurstracks zuwiderlief, und als die Fanatiker des absoluten Freihandels sie täglich und eindringlich ermahnten, ihre Bollwerke zu hüten und zu wahren, um von hier aus das in die Irrtümer und Irrgänge der Schutzzoll=Politik hineingeratene Deutschland für den Freihandel zurückzuerobern. Sie schlossen ihre Augen absichtlich gegen die unleidliche Erschwerung des kleinen Verkehrs mit der Nachbarschaft, gegen das Fehlen aller sonst in den Hafenstädten naturgemäß angesiedelten Industriezweige, gegen die entfittlichen Folgen des unausrottbaren Schmuggels an ihren Staatsgrenzen. Sie überhörten geflissentlich, daß die deutsche Nation von Jahr zu Jahr dringlicher und lauter ihre Einbeziehung in die deutsche Wirtschaftsgemeinschaft verlangte.

Denn ohne Zweifel war es nicht eine gefälschte öffentliche Meinung, erfunden von gewissen Interessenten, die in gutem Glauben ihr vermeintliches Interesse für das Interesse des großen Vaterlandes hielten, und dann von einer gewissen begeisterten Publizistik, die sich dieser Dinge bemächtigt hatte, sondern es war die Mehrzahl der Urteilsfähigen und der zum Urtheil berechtigten, die bei jeder Gelegenheit, wo es sich um Beratungen des Zollvereins oder um deutsche Verfassung handelte, dies Verlangen erneuert hat. Als der nationale Gedanke im Jahre 1848 im Volke Raum gewann, ist die Frage nicht etwa nur leise berührt worden, sondern sie ist damals fast so brennend gewesen,

wie nur jemals im Jahre 1880. Es gelang damals den Vertretern Hamburgs nicht, ein so offenes Ohr bei den Vertretern der Reichsgewalt zu finden, eine so objektive Erwägung der wichtigsten Verhältnisse des Hamburger Handels, als es in den jüngsten Tagen der Fall gewesen ist, und man ist damals sehr nahe daran gewesen, der ganzen Freihafenstellung ein gründliches Ende zu bereiten. Nachdem in den fünfziger Jahren infolge des allgemeinen Darniederliegens des politischen Lebens auch die Anschlußfrage in der öffentlichen Besprechung zurückgetreten war, ist sie dann wieder in den sechziger Jahren seit der Schleswig-Holsteinischen Bewegung gleichsam zu einer Tagesfrage geworden und nicht wieder zur Ruhe gekommen. In allen volkswirtschaftlichen Abhandlungen wurden seitdem die Freihäfen als eine Regelwidrigkeit behandelt, als eine Einrichtung, die man sobald als möglich beseitigen müsse. Die Ratschläge der Zeitungen aller Parteien gingen darauf hinaus, Hamburg möge sich bestreben, eine Ausgleichung der Interessen herbeizuführen, eine technische Lösung für diese Frage zu finden, die den berechtigten Forderungen Deutschlands Genüge leiste und doch die eignen wirtschaftlichen Interessen ausreichend sicher stellte. Alle, die aus Hamburger Kreisen an Kongressen und öffentlichen Versammlungen in Deutschland teilnahmen, mußten übereinstimmend die Ansicht mit nach Hause bringen, daß es unmöglich sei, den Freihafen in seiner dermaligen Gestalt zu einer organischen Einrichtung des deutschen Wirtschaftslebens zu machen, und daß die Mehrheit der deutschen Nation die Freihafenstellung der Hansestädte niemals, wie es die Hamburger Publizisten forderten, für ein nationales Bedürfnis erachten würde.

Wenn aber Hamburg seine Pflichten gegen das Vaterland vergaß, so vergaß sie doch nicht der große Staatsmann, der es sich zur Lebensaufgabe gemacht hatte, die deutsche Einheit zu schmieden. Nachdem er das Reich mit seinem erhabenen Monarchen in großen Kriegen gegründet, nachdem er es über die Gefahren übermächtiger Koalitionen hinweggeleitet und mit Oesterreich ein neues Bundesverhältnis herbeigeführt hatte, viel inniger, als es jemals zur Zeit des Frankfurter Bundestages bestanden hatte, hielt er es für seine patriotische Pflicht, den Rest seiner Tage dazu zu verwenden, vor allem die bestehenden Reichseinrichtungen zu vollenden und zu befestigen. Nicht zuletzt um dem Reiche dauernder sichere Einnahmequellen zu verschaffen, hatte er seine neue Wirtschaftspolitik begonnen. Um den sozialen Unfrieden im Reiche zu bannen, hatte er in Übereinstimmung mit der Meinung seines kaiserlichen Herrn, daß der deutsche Kaiser, wie die früheren Könige von Preußen, ein König der Bettler bleiben müsse, durch seine sozialen Reformen die Müheligen und Beladenen eingeladen, Vertrauen zu fassen zur deutschen Nationalmonarchie. Nicht unter dem Drucke einer berechtigten oder unberechtigten, öffentlichen Meinung, sondern in dem festen Glauben, daß er seine Augen den auf innerm Gebiete erwachsenden Aufgaben nicht mehr verschließen dürfe, daß das Reich und der größte Staat,

Preußen, durch seine Nachsicht eine unvollkommene Ausführung der Reichsgesetze nicht unterstützen dürfe, in der vollen Überzeugung von der Nützlichkeit, Nothwendigkeit und Unvermeidlichkeit seines Verfahrens, unternahm er es, die endliche Ausführung des Artikels 33 der Reichsverfassung, die Herstellung eines einheitlichen Zoll- und Handelsgebietes zu sichern. Im Jahre 1879, also nach zwölf Jahren vergeblichen Wartens, wandte sich die Reichsregierung an den Hamburger und Bremer Senat mit der Anfrage, ob sie glaubten, daß in einer naheliegenden Zeit der Eintritt ihrer Städte in das Zollgebiet zu erwarten sei. Die Antwort Hamburgs und damit auch Bremens war rundweg ablehnend. Da war es denn doch wohl an der Zeit, den Gutmütigkeitszugeständnissen ein Ende zu machen, die man den Hanseaten in der Rechnung gewährt hatte, daß der Artikel 34 der Verfassung ein Provisorium sei und daß sie freiwillig und ehrlich dem Reiche mit einem Definitivum entgegenkommen würden, um den Artikel 33 derselben zur Ausführung zu bringen. Auf die Dauer ward es doch unerträglich und setzte uns dem Gespöht aller Nationen aus, daß ein Reich mit 45 Millionen Menschen nicht einen einzigen großen Hafenplatz besaß, der seinen Zollordnungen bedingungslos unterworfen, dessen Thore seinem Hinterlande zu jeder Zeit geöffnet gewesen wären. Die kleinen Seestädte an der Ems konnten wegen ihrer Abgelegenheit, wegen der mangelhaften Beschaffenheit ihrer Ankerplätze und wegen der dürftigen Wasserverbindungen nach dem Innern für die Aufgaben des transatlantischen Verkehrs ebensowenig in Betracht kommen, als die durch Dänemark abgesperrten Ostseestädte. Die kleinen Häfen an der Unterelbe und Unterweser waren durch die riesenhafte Überlegenheit der Hansestädte zu Zwergen herabgedrückt. Da der natürliche Zollvereins-hafen Hamburg-Altona nicht zu heben war, so blieb nichts übrig, als an dem Plage, der, wenn Hamburg nicht wäre, Hamburg sein würde, wie in dem preußischen Altona, dessen örtliche und wirtschaftliche Verwachsung der größern Nachbarstadt außer Zweifel stand, das aber schon 1867 im konstituierenden norddeutschen Reichstage als Zollvereins-hafen gefordert war, einen Hafen für die nationale Zollgemeinschaft zu schaffen. Nach abermals einem Jahre vergeblichen Wartens beantragte die preußische Regierung beim Bundesrate, die Stadt Altona und einen Teil der hamburgischen Vorstadt St. Pauli in die Zolllinie aufzunehmen.

