



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Der Zollanschluß Hamburgs und Bremens : (Schluß.)

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



Der Zollanschluß Hamburgs und Bremens.

(Schluß.)



Es hieße die ehrenwerten Traditionen des Hauses Hohenzollern verkennen, wenn man annähme, Preußen habe seine Macht mißbrauchen können gegen Staaten, die ihren Pflichten gegen das Reich gern oder ungern nachkommen. Die preußische Regierung stellte jenen Antrag in der Überzeugung, daß Hamburg weder in Bezug auf Altona noch auf St. Pauli ein Widerspruchsrecht habe. Sie war ebenso der Überzeugung, daß sie, auch ohne mit Hamburg vorher verhandelt zu haben, jenen Antrag zu stellen befugt sei. Nachdem Lübeck freiwillig der Zollgemeinschaft beigetreten war, lautete der Artikel 34 der Reichsverfassung: „Die Hansestädte Bremen und Hamburg mit einem dem Zweck entsprechenden Bezirke ihres oder des umliegenden Gebietes bleiben als Freihäfen außerhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze, bis sie ihren Eintritt in dieselbe beantragen.“ Die Verfassung gewährte demnach allerdings der Stadt Hamburg das Reservatrecht, außerhalb des Zollvereins zu bleiben. Dagegen stand ebenso selbstverständlich nur dem Bundesrate die Entscheidung darüber zu, welche Teile des Hamburgischen Landgebietes und des umliegenden preußischen Staatsgebietes, um die Aufgaben des Freihafens zu erfüllen, in den Zollausschluß hineinzuziehen seien. Zudem hatte die preußische Regierung, nicht um an Hamburg Rache zu nehmen, sondern weil die Bewachung einer Zollgrenze zwischen Altona und St. Pauli beinahe eine physische Unmöglichkeit war, rein aus zolltechnischen Gründen den Anschluß eines Teiles von St. Pauli gefordert. Es lag endlich doch nur der Antrag eines Mitgliedes des Bundesrates vor, über dessen Zweckmäßigkeit und Ausführbarkeit der Bundesrat erst zu beschließen hatte. Die Hamburger indessen begrüßten schon diesen ersten Vorschlag mit einem Aufschrei der Entrüstung. Sie beschuldigten Preußen offen der Verfassungsverletzung. Sie behaupteten, die sogenannte Vorstadt St. Pauli gehöre nach dem Buchstaben und dem Sinne der Hamburgischen Verfassung und vor allem im Sinne des Artikels 34 der Reichsverfassung zur Stadt Hamburg selbst, und sie würden auch nicht ein Haus von St. Pauli für den Zollverein herausgeben. Ein Redner in der Versammlung der ehrbaren Kaufleute klagte, der Vaterstadt sei durch Napoleons Bosheit nicht so viel Schaden zugefügt worden, als ihr durch

den Irrtum des Reichskanzlers bereitet werden könne. Die Klagen und Sophistereien der Hamburger fanden ihren Wiederhall in der freihändlerischen Presse und selbst in wohlgesinnten Blättern der gemäßigt-liberalen Partei. Am 1. Mai 1880 versuchte der Reichstag in einer wenig glücklichen Weise den Reichskanzler auf dem Umwege einer Interpellation einem strengen Verhör zu unterziehen und über die im Bundesrate noch schwebende Frage schon im Voraus sein verdammendes Votum abzugeben.

Aber wenn auch die preußische Regierung sich in Bezug auf St. Pauli willfährig erwies und sich damit begnügte, den Anschluß Altonas prinzipiell durchzusetzen, so ließ sie sich doch ihr gutes Recht und die alleinige, ausschließliche Kompetenz des Bundesrates bei Ausführung der Reichsgesetze nicht bestreiten. Sie richtete vielmehr, während die Hamburger wegen ihres Sieges in einem Meere des Entzückens schwammen, an den Bundesrat den weitem Antrag, die Zollgrenze auf der Unterelbe zum 1. Januar 1882 nach Cuxhaven zu verlegen. Auch diesmal hielt sich Preußen streng auf dem Rechtsboden, es suchte nur der zum Teil sehr starken Bevölkerung auf beiden Seiten der doch unzweifelhaft preußischen Niederelbe die Wohlthaten des freien Binnenverkehrs zu verschaffen, deren sie bisher zu Gunsten Hamburgs willkürlich beraubt waren. Ebenso ließ sich die verfassungsmäßige Befugnis des Bundesrates, diese Frage selbständig, ohne Mitwirkung des Reichstages zu erledigen, nicht anfechten. Die Zolllinie war im Jahre 1868, ohne daß eine Stimme im Reichstage dagegen laut geworden wäre, auf eine Verordnung des Bundesrates von Wittenberge nach Bergedorf oberhalb Hamburgs hinabverlegt worden; folglich konnte sie auch durch eine neue Verordnung des Bundesrates bis an die See vorgeschoben werden, wie es das Zollgesetz von 1869 ausdrücklich verlangte. Noch dazu wären die materiellen Interessen der Hamburger dadurch kaum geschädigt worden. Das Reich erhebt keine Durchfuhrzölle. Die nach Hamburg aufwärts gehenden Schiffe wären auch nach Errichtung der Zollstelle in Cuxhaven zollfrei eingegangen und lediglich im Interesse der Zollsicherheit genötigt worden, für die Fahrt durch die Zollinland gewordene Unterelbe einen Zollbeamten an Bord zu nehmen und für diesen die Gebührentaxe zu zahlen.

Sofort erhoben die Hamburger mit der alten vaterstädtischen Begeisterung und mit der alten Überzeugungstreue in den herzbrechendsten Tönen von neuem ihre Weherufe über die räuberische Handelspolitik Preußens. Zu ihren Klagen gesellten sich die Entrüstungsrufe der gesamten Opposition über den Kanzlerdespotismus, über das Hausmeiertum, über den unausrottbaren Haß der Junker gegen den Handel und gegen die Städte. Wiederum wurde im Reichstage behauptet, daß, wie in dem Falle von St. Pauli, so auch diesmal die Bundesregierungen verfassungsmäßig nicht berechtigt gewesen seien, die Einverleibung der Unterelbe in das Zollgebiet ohne die gesetzliche Genehmigung des Reichstages vorzunehmen. Am 20. Mai 1881 ersuchte der Abgeordnete Richter

den Reichstag, zu beschließen, daß es weder dem bundesstaatlichen Verhältnis, noch der Achtung vor dem geltenden Verfassungsrecht entspreche, wenn der Bundesrat Änderungen der Zolleinrichtungen vornehmen sollte, lediglich zu dem Zwecke, um einzelne Bundesstaaten in dem freien Gebrauche ihres verfassungsmäßigen Rechts zu beschränken.

Aber in dem Augenblicke, wo die Leidenschaften über das Bestreben des Reichskanzlers, eine ganz zweifellos nationale Einrichtung ihrer Vollendung entgegenzuführen, ihren Gipfelpunkt erreichten, sollte auch der Umschwung der Dinge erfolgen. An demselben 25. Mai 1881, an dem über den Antrag Richter zum erstenmale im Reichstag verhandelt wurde, war bereits die vorläufige Vereinbarung zwischen der Reichsregierung und den Hamburgischen Bevollmächtigten über die anderweitige Abgrenzung des Freihafengebiets unterzeichnet worden. Indem die Führer der Fortschrittspartei den Versuch machten, die Mehrheit des Reichstages zum Schutze eines Bundesstaates aufzubieten, der durch den Bundesrat bedroht sein sollte, hatten sie wie Sachwalter ohne Klienten plaidirt. Nur mit zu gutem Rechte konnte Fürst Bismarck damals dem Reichstage vorhalten, daß der nationale Gedanke seine beste Stütze nicht mehr im Parlament, sondern bei den Regierungen habe. Wie so oft in der Geschichte der alten Hanse der Rat der Hansestädte sich der Bürgerschaft an weiser Voraussicht überlegen bewiesen hat, so hatte auch in diesem Falle der Hamburger Senat den klugen patriotischen Entschluß gefaßt, den unerfreulichen Zuständen, die über die Unterelbe hereinzubrechen drohten, zuvorzukommen und, zunächst im vollsten Widerspruche mit der öffentlichen Meinung in Hamburg, den Frieden mit dem Reiche zu schließen. Nicht als ob der Hamburger Senat weniger lebhaft als die Bürgerschaft die unveränderte Beibehaltung des bisherigen Zustandes gewünscht hätte. Aber der Hamburger Senat war mit der Handelskammer der Ansicht, daß der Sieg in der St. Pauli-Frage nur ein Pyrrhusieg sei, und daß die Frage des Anschlusses immer von neuem und kräftiger auftreten werde. Er hatte daher nicht nur seit längerer Zeit in Gemeinschaft mit der Handelskammer die Untersuchungen angestellt, welche erforderlich waren, um im Falle von Verhandlungen in jeder Beziehung unterrichtet zu sein, sondern auch an den preussischen Finanzminister Bitter die Frage gerichtet, ob er geneigt sei, in vorläufige Besprechungen über die Möglichkeit eines Eintritts Hamburgs in den Zollverein einzuwilligen. In monatelanger eingehendster gemeinsamer Arbeit mit einem vom Finanzminister dazu bestimmten Zollbeamten waren dann die Hamburger Bevollmächtigten von Tag zu Tage mehr zu der Einsicht gelangt, daß eine Verständigung mit der Reichsregierung möglich sein würde. Nachdem darauf am 9. Mai 1881 die formellen Verhandlungen über den Eintritt eröffnet worden waren, wurde es, dank der loyalen und entgegenkommenden Haltung aller Beteiligten, möglich, in der kurzen Zeit bis zum 25. Mai über alle Hauptfragen ein Einverständnis herzustellen.

Am 15. Juni brachte der Senat die Vereinbarung vor die Bürgerschaft. Er hatte damit absichtlich gezaudert, weil er sich wohl bewußt war, daß gegen so revolutionäre Neuerungen der konservative Sinn der Bevölkerung sich im ersten Augenblick mit unwiderstehlicher Macht erheben würde. Unterdessen hatte die Gewerbekammer erklärt, daß ihr die Genehmigung des Vertrages unbedingt geboten erscheine, und daß die Ablehnung desselben den Gewerbestand aufs empfindlichste schädigen müsse. Von der Handelskammer wurde ein Gutachten veröffentlicht, daß nach ihrer Einsicht in jener Vereinbarung alle Bürgschaften für die Erhaltung der Welthandelsstellung Hamburgs gegeben seien. Mit gutem Grunde konnten daher die Sprecher des Senats in jener siebenstündigen Sitzung, die man in Hamburg nie vergessen wird, die Bürgerschaft auffordern, dem Vertrage ihre Zustimmung zu erteilen. Sie konnten darauf hinweisen, daß man es jetzt in der Hand habe, einen ehrenvollen und vorteilhaften Frieden zu erlangen, während man nach der Ablehnung desselben einem noch hartnäckigeren Kampfe nicht nur mit dem Reichskanzler, sondern mit dem ganzen deutschen Vaterlande gegenüber stehen würde, um schließlich doch die ganze Trostlosigkeit und Schmach eines erzwungenen und ungünstigen Friedensschlusses auf sich zu nehmen. Sie konnten mit Recht an jenen 4. Juli 1866 erinnern, wo sie allein durch ihre bessere Einsicht und durch ihre Vorstellungen die Bürgerschaft dazu bewogen hatten, in letzter Stunde ihr Herzensbündnis mit Österreich fahren zu lassen und durch eine weise Verständigung mit dem siegreichen Preußen die Selbständigkeit ihres Freistaates zu retten. Sie wußten die Pflicht der deutschen Stadt Hamburg gegen das Vaterland so eindringlich darzustellen, daß schließlich selbst ein nicht geringer Teil derjenigen, die gegen ein Hamburg von Bismarcks Gnaden bis zum letzten Augenblick protestirt und sich geweigert hatten, die gegen die Vaterstadt erhobene Rute zu küssen, für die getroffene Vereinbarung ihre Stimme abgaben, um durch die Annahme des kleinern Übels das größere abzuwenden.

Wenn der Bundesrat für den Anschluß Altonas und der Unterelbe an das Zollgebiet nicht ein Gesetz, sondern eine von ihm allein ausgehende Verordnung als erforderlich erachtet hatte, so konnte ohne Zweifel auch in diesem Falle, da der Eintritt der Hansestädte in den Zollverein bereits in der Verfassung vorgesehen war, der Anschluß von Hamburg in verfassungsmäßiger Weise ohne Mitwirkung des Reichstages erfolgen. Der Gesetzentwurf, den der Bundesrat dennoch im Herbst 1881 dem Reichstage vorlegte, hatte daher weniger die Absicht, die Thatsache des Eintritts selber, als vielmehr gewisse Modalitäten desselben der parlamentarischen Genehmigung zu unterbreiten. Aber damit war auch dem Reichstage die Gelegenheit gegeben, die gesamte Abmachung seiner Beurteilung zu unterziehen. Und obwohl die Nachricht von dem endlichen Eintritt Hamburgs in den Zollverein jedes unbefangene Gemüt wie ein frischer Luftzug in schwülen Tagen berührte, und der Hamburgische Grenzboten IV. 1888.

Senats-Sekretär Köloffs Seite an Seite mit den preußischen Bundesrats-Bevollmächtigten für die Annahme des Vertrages stritt, so wagte es dennoch dieselbe Fortschrittspartei, die sich bei allen Schritten zur Herstellung deutscher Einheit in der Negation befunden hatte, noch einmal dem rollenden Wagen ihre Gedankenspäne zwischen die Speichen zu werfen. Der Hamburger Senat hatte, nachdem die beiden gesetzgebenden Gewalten der freien und Hansestadt Hamburg die Vereinbarung vom 25. Mai mit großer Mehrzahl gebilligt, nach Artikel 34 der Reichsverfassung den Antrag auf Eintritt in den Zollverband an den Bundesrat gerichtet. Die Fortschrittspartei erklärte, daß sie auf die Abmachungen zwischen Hamburg und der Reichsregierung nichts geben könne, da sich die Hamburger in einer Zwangslage befunden und nicht mit freiem Urteil gehandelt hätten. Solange die Hamburger dem Reichskanzler widerstanden hatten, war ihre Erbweisheit von den fortschrittlichen Blättern bis in den Himmel erhoben worden. Jetzt wurden sie zu charakterlosen Menschen gestempelt, die sich voller Furcht dem ersten Angriff des Reichskanzlers fügten. Bisher waren die Freihändler die Begünstigter jeder Erweiterung des Zollvereins gewesen, und die Führer der Fortschrittspartei hatten stets beteuert, daß sie die Reservatrechte, die man den süddeutschen Staaten zum Schaden der Reichseinheit eingeräumt hätte, mit so und so vielen Millionen abzukaufen bereit wären. Jetzt zürnten sie über die maßlose Verschwendung an Nationalvermögen und über die Prämierung eines Systemes der wirtschaftlichen Verunruhigung. Die deutschen Industriellen, die den Eintritt Hamburgs in die Zollgrenzen verlangten, wurden in ihren Augen zu Leuten, die ihr eignes Interesse nicht verstünden. Die Kommission, an welche der Reichstag die Regierungsvorlage verwiesen hatte, hatte sich unter den Vorsitz des Abgeordneten Bamberger in überwiegender Mehrheit dafür ausgesprochen. Trotzdem wurde sie in den fortschrittlichen Blättern für ihrer Aufgabe nicht gewachsen erklärt und ebenso der Vernichtung anheim gegeben, wie der heimtückische Reichskanzler, der wieder einmal sein altes „Macht geht vor Recht“ erwiesen habe, der bis zum Jahre 1878 ein Freihändler gewesen, jetzt ein Schutzzöllner geworden sei und im Handumdrehen vielleicht noch einmal ein Freihändler werden würde. Zum Glück vermochten diese rednerischen Ergüsse post festum wenig Eindruck mehr zu machen und noch weniger das Erreichte zu ändern. Die Führer der Fortschrittspartei glichen nur zu sehr einem General, der nach der verlorenen Schlacht beweist, daß er nach allen Grundsätzen der Taktik und der Strategie und nach dem gesunden Menschenverstande die Schlacht hätte gewinnen müssen, wenn nicht ganz unberechenbare elementare Ereignisse dazwischengetreten wären.

Das Verhalten des Hamburger Senats duldet keinen Vergleich mit dem des Kommandanten einer belagerten Festung, der den Feind vor den Thoren sieht und lieber die Schlüssel ausliefert, als den drohenden Sturm erwartet. Die Vereinbarung vom 25. Mai war zu Stande gekommen auf dem Wege praktischer

Politik, durch beiderseitige Zurückhaltung in Bezug auf Wünsche und Forderungen, die nicht erfüllbar waren, und durch beiderseitiges Eingehen auf gegenseitige Interessen, wie es bei einer Verständigung unter den Gliedern derselben Familie zu gemeinsamem Nutzen natürlich ist. Die extremsten Schutzzöllner hatten eine vollständige Hereinziehung Hamburgs in die deutsche Wirtschaftsgemeinschaft unter gänzlicher Aufhebung seines Freihafens gefordert, indem sie sich einredeten, wenn man die Hamburger Kaufleute hindere, mit ausländischen Erzeugnissen Geschäfte zu machen, werde man auch das Ausland zwingen, fortan statt ausländischem deutsches Gut zu kaufen. Nach jenem Maivertrage sollte die ganze Wohnstadt und die gesamte Bevölkerung Hamburgs an einem von dem Reichskanzler näher zu bestimmenden Tage nach dem ersten Oktober 1888 dem Zollgebiete angeschlossen werden. Dagegen erklärte sich die Reichsregierung damit einverstanden, daß der Stadt Hamburg am nördlichen Ufer der Elbe, auf dem besten Teile des Flusses selbst und auf den der Stadt gegenüber liegenden Inseln für alle Zeiten ein neu abzugrenzendes Freihafengebiet von solcher Ausdehnung zu belassen sei, daß die Hamburger, da keine Wohnungen darin aufgeschlagen und kein Einzelhandel betrieben werden darf, schwerlich jemals ganz davon Gebrauch machen werden. Und nicht genug, daß in diesem neuen Freihafengebiet die fremden Waren auch fernerhin ihren Markt finden werden: die Reichsregierung gestattete den Hamburger Exporteuren, um zugleich von einem Lager aus das Ausland und das Inland versorgen zu können, auf ihren Kontirungslagern in der Zollinland gewordenen Wohnstadt, also gewissermaßen in Freihafeneckslaven, zollausländische und zollinländische Artikel neben einander unter Erfüllung gewisser Zollformalitäten zur freien Verfügung zu halten. Eine Unterwerfung der aus der See nach dem Freihafengebiete und von diesem nach der See gehenden Schiffe unter die gewöhnlichen Zollkontrollen würde bei den von Ebbe und Flut abhängigen Schifffahrtsverhältnissen auf der Unterelbe gleichbedeutend gewesen sein mit der Vernichtung aller derjenigen Vorteile, welche Hamburg durch die Zusicherung des Freihafenbezirks gewährt worden waren. Nach dem Maivertrage wird der gesamte durch das Zollgebiet der Unterelbe hindurchgehende Schiffsverkehr von jeder zollamtlichen Behandlung und Abfertigung befreit bleiben, sobald die Fahrzeuge einen auf die Wahrung des Zollinteresses verpflichteten Lotsen an Bord haben und bei Tage die Zollflagge, bei Nacht die Zollleuchte führen. Die deutschen Spiritusbrenner und gewisse andre Fabrikantenkreise hatten sich immer vor allem über jene eigentümliche Exportindustrie beklagt, die sich nach ihrer Meinung wie eine Schmarogerpflanze an den kräftigen Baum des Hamburgischen Zwischenhandels angeklammert habe und durch die „Veredlung“ der zollfrei eingeführten ausländischen Waren den deutschen Produzenten im Auslande eine ungleiche Konkurrenz bereite. Ein Teil dieser Freihafenindustrie verdiente ohnehin kein Mitleid. Die Menschheit würde nichts verloren haben, wenn gewisse Hamburger Fabrikanten

aufgehört hätten, aus russischem Sprit „echten“ Maraschino, Benediktiner, Jamaika-Rum und Bordeauxweine herzustellen. Nach dem Maivertrage ist die Rektifizierung von russischem Sprit im Hamburgischen Zollgebiet bis zum Ende dieses Jahrhunderts, im Freihafengebiet für alle Zeiten gestattet. Die Hamburger hatten das größte Hindernis für eine Verständigung darin gesehen, daß das bürokratische preußische Zollsystem sowohl in Bezug auf das Formelle der Zollabfertigung, als auch mit seinem Instanzenwesen bis zum Finanzminister hinauf dem großen Verkehr der Hafenstadt nicht entspreche. Die Reichsregierung versprach nicht allein eine Abänderung ihrer Regulative vorzunehmen, sondern gab auch, indem sie der Stadt Hamburg die Verwaltung der Zölle durch ihre eignen Beamten und in zweiter Instanz durch ihre eignen Behörden überließ, den Hamburgern die sichersten Bürgschaften, daß die veränderten Zollgesetze auch den Interessen des Handels entsprechend gehandhabt würden. Es war selbstverständlich, daß die in der Wohnstadt angehäuften fremdländischen Waren nach dem Wegfall der Zollschranken nicht ohne Zoll in den bestehenden Zollverein eingeführt werden konnten. Die Reichsregierung war sofort damit einverstanden, daß der gesamte Nachsteuerertrag der Hamburgischen Staatskasse anheimfallen sollte. Das Reich versprach endlich von den durch den Zollanschluß Hamburg erwachsenen Kosten die Hälfte, jedoch höchstens in der Höhe von 40 Millionen Mark zu zahlen.

Man kann zweifeln, ob Bremen klug gehandelt hatte, sich jeder selbständigen Politik zu enthalten und einfach mit Hamburg stehen und fallen zu wollen, da ein solches Verhalten weder auf der einen, noch auf der andern Seite Freunde erworb. Sedenfalls blieb, nachdem man die Aufstellung eines eignen Programms zur rechten Zeit versäumt hatte, den Bremern nichts andres übrig, als in dem Augenblicke, wo der Hamburger Senat einlenkte, auch ihrerseits den Frieden mit dem Reiche zu suchen. Genau wie der Hamburger Senat, hatte daher auch der Bremer Senat schon im Jahre 1880 gewisse Untersuchungen über alle für den Fall des Zollanschlusses in Betracht kommende Punkte veranstaltet. Wie der Hamburger Senat, hatte dann ebenso der Bremer im April 1881 an den preußischen Finanzminister das Ersuchen um vertrauliche Vorbereitungen über die Grundlagen des Anschlusses gerichtet. Und wie der Hamburger Senat, wäre auch der Bremer damals schon bereit gewesen, abzuschließen, wenn nicht die Reichsregierung bestimmt erklärt hätte, daß sie bei den unsäglichen Schwierigkeiten der Hamburger Frage erst nach dem Abschlusse mit Hamburg mit Bremen weiter verhandeln könne. So wurde erst 3 Jahre später am 4. Juli 1884 die vorläufige Vereinbarung zwischen der Reichsregierung und Bremen unterzeichnet. Am 29. August theilte sie der Senat der Bürgerschaft mit. In Hamburg war in jener denkwürdigen Sitzung der Bürgerschaft ein erbitterter Streit darüber ausgefochten worden, ob man Frieden schließen oder den Kampf fortsetzen solle. In der Bremer Bürgerschaft wagte kaum jemand, dem Friedens-

schlusse zu widersprechen, und der Vertrag wurde nur zu dem Zwecke an eine Kommission verwiesen, um den Versuch zu machen, einige Bestimmungen zu mildern. Als der Reichstag über den Antrag des Hamburger Senats auf Eintritt in den Zollverein verhandelte, waren die großen grundsätzlichen Fragen eingehend erörtert worden. Als der Bundesrat im Januar 1885 dem Reichstage eine Vorlage über den Anschluß Bremens zugehen ließ, vermochten selbst die ausgesprochensten Freihändler nichts dagegen einzuwenden, daß Bremen das Schicksal Hamburgs teilen müsse.

Die von Hamburg so verschiedenen örtlichen Verhältnisse Bremens bedingten es, daß, wenn die Wohnstadt gleichzeitig mit Hamburg dem Zollgebiet angeschlossen wurde, zwei verschiedene Gebiete den Aufgaben des internationalen Zwischenhandels vorbehalten blieben. Die Reichsregierung willigte sofort ein, die Hafenanlagen von Bremerhaven und die damit verbundenen Petroleumlagerplätze durch ein Zollgitter als Ausschlußgebiet von der Wohnstadt Bremerhaven zu trennen. Die Bremischen Kommissarien verlangten aber außerdem die Benutzung eines Freihafens in der Stadt Bremen selbst, in welchem, wie in dem Hamburger Freihafenbezirk, die Bewegung der Schiffe und Waren von jeder Zollkontrolle befreit und die Anlegung von industriellen Großbetrieben gestattet sein sollte. Auf solche Forderungen glaubten die Kommissarien der Reichsregierung nicht eingehen zu können. Die Bremer mußten sich mit dem Zugeständnis begnügen, daß, während sämtliche bisherigen Hafenanlagen, Warenhäuser und Löschanstalten in das Zollgebiet eingeschlossen wurden, unterhalb der Stadt auf dem rechten Weserufer ein neuer stadtbremischer Freibezirk mit einem Umfange von 87 Hektaren geschaffen wurde. Sie mußten sich weiter damit zufrieden geben, daß für dieses Entrepot die Gründung einer der Hamburgischen entsprechenden Exportindustrie versagt blieb. Im übrigen zeigte das Reich dieselbe entgegenkommende und wohlwollende Haltung, wie beim Zollanschluß Hamburgs. Obwohl mit dem Anschluß Bremens auch die Unterweser in das Zollgebiet eingeschlossen wird, sollen dennoch den die Unterweser von und nach Bremen passierenden Seeschiffen, bei Erfüllung der nämlichen Zollformalitäten, dieselben Erleichterungen zu Teil werden, wie man sie Hamburg in Bezug auf seinen Verkehr durch die Unterelbe gewährt hatte. Für die zwischen Bremen und Bremerhaven fahrenden Leichterfahrzeuge, die den Verkehr zwischen den in Bremerhaven löschenden und ladenden Seeschiffen und Bremen selbst, wo in der Hauptsache die Lagerung der Waren stattfindet, zu vermitteln haben, wurde ein erleichtertes Abfertigungsverfahren versprochen. Den in Bremen bestehenden, im Vergleich zu Hamburg allerdings geringfügigen Industriebetrieben, die auf die zollfreie Verarbeitung ausländischer Rohstoffe angewiesen waren, wurde jede mögliche Rücksicht in Aussicht gestellt. Genau, wie sie es gegenüber Hamburg gethan hatte, willigte die Reichsregierung in eine Abänderung der Zollregulative mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Bremischen Handels,

in die Überlassung der gesamten Zoll- und Steuerverwaltung an Bremen und in die Überweisung der gesamten Nachsteuer an die Bremer Staatskasse. Sie bewilligte endlich der Stadt Bremen für die durch den Zollanschluß notwendige Herstellung neuer Hafenanlagen und Warenschuppen einen Reichszuschuß bis zur Hälfte der von Bremen aufzuwendenden Gesamtkosten, oder wenigstens bis zu 12 Millionen Mark.

Wenn das Interesse des großen Publikums an den hanseatischen Angelegenheiten schon in dem Augenblicke erlahmt war, wo Hamburg gegen aller Erwartung so plötzlich seine Waffen gesenkt hatte, so mußte dies natürlich noch mehr der Fall sein, als Bremen dem Beispiele der großen Schwesterstadt folgte. Nur eine einzige Frage blieb unvergessen und lebte immer von neuem auf, so oft die Zeitungen von den neuen Riesenbauten an der Elbe und an der Weser berichteten, und versicherten, daß, von der Berliner Stadtbahn abgesehen, niemals in Deutschland so viel Ziegelsteine für einen Bauzweck verwendet worden seien. Als die Hamburger und Bremer Kommissarien zuerst mit den Vertretern der Bundesregierungen verhandelten, waren sie der Meinung gewesen, daß die gesamten Kosten der Zollanschlußbauten für Hamburg einige 80, für Bremen 24 Millionen Mark betragen würden. Daraufhin hatten der Bundesrat und der Reichstag einen Reichszuschuß bis zur Höhe von 40 und 12 Millionen Mark bewilligt. Aber schon zur Zeit der Reichstagsverhandlungen über den Zollanschluß Hamburgs war es gewiß, daß Hamburg, jene 40 Millionen mit eingerechnet, 150 Millionen würde ausgeben müssen, und ebenso kam man später zu der Überzeugung, daß Bremen statt der anfänglich berechneten 24 Millionen deren $35\frac{1}{2}$ aufzuwenden habe. Indem man zu dieser Summe die sich auf mindestens 15 Millionen belaufende Ausgabe hinzurechnete, die Preußen werde machen müssen, um dem Altonaer Handel und Gewerbe einigermaßen für die Nachteile Ersatz zu leisten, die ihm die zukünftige Doppelstellung Hamburgs zufügen müsse, war es unzweifelhaft, daß der Anschluß der Städte Hamburg und Bremen und die damit zusammenhängenden Maßregeln mindestens eine Gesamtsumme von 200 Millionen Mark erfordern würden. In der jüngsten Zeit ist sogar die Anschauung verbreitet worden, daß für alle jene Zwecke selbst eine Summe von 250 Millionen Mark nicht zu hoch gegriffen sei. Wenn dem so ist, so würde allerdings damit auf den Kopf der Hamburgischen und Bremischen Bevölkerung, den Reichszuschuß selbstverständlich abgerechnet, eine finanzielle Belastung fallen, die diejenige weit übersteigen würde, welche durch die Zahlung der 5 Milliarden auf den einzelnen Franzosen gelegt wurde. Mit Recht konnte daher von berufenen und unberufenen Sprechern immer wieder die Frage aufgeworfen werden, welchen Nutzen die Hansestädte und das Reich von dem vereinbarten Zollanschluß haben würden, und ob dieser so groß sein würde, daß, ganz abgesehen von den Nachteilen, die einzelnen Privaten entstehen müßten, solche Aufopferung von Nationalvermögen gerechtfertigt erschiene.

Es wird die Aufgabe der Zukunft sein, diese Frage zu beantworten. Jedenfalls mehrten sich in den Hansestädten die Stimmen, die von dem am 15. Oktober vollzogenen Zollanschlusse, nachdem es dadurch den Hanseaten ermöglicht worden ist, wieder mit Sicherheit ihre Maßregeln zu treffen und in der Zukunft nicht bloß einhändig, sondern beidhändig zu eignem Nutzen zu arbeiten, eine Verjüngung der geliebten Vaterstädte und eine neue glanzvolle Entwicklung derselben hoffen. Besonders die einst so widerspenstigen Hamburger Kaufleute sind in kühler Rechnung vielfach dahin gelangt, sich mit den geschehenen Umgestaltungen auszusöhnen. Sie sind der Ansicht geworden, daß sie durch die vollendeten Einrichtungen ihres neuen Hafens künftighin dem Aufschwunge Antwerpens und anderer europäischer Seeplätze mit Leichtigkeit die Wage halten werden. Genaue Kenner der Hamburger Verhältnisse haben es als sehr fraglich bezeichnet, ob die Hamburger heute, wenn es eine Möglichkeit dazu gäbe, ihren neuen Freihafenbezirk gegen den alten wieder herausgeben würden. Während der Abgeordnete Bamberger einst versicherte, es werde hinfort kein guter Deutscher auf die Hamburger Seewarte hinaufsteigen, um nicht die Zollpallisaden zu sehen, die man dem schönen deutschen Strome mitten in den Leib hineingetrieben habe, haben die Hamburger dennoch in den jüngsten Monaten nicht nur ihren jungen Kaiser, sondern selbst den heimtückischen Reichskanzler eingeladen, um ihnen das schöne neue Heim zu zeigen, das sie vor ihren Thoren dem Handel bereitet haben.

Und ebenso erwartet die Bevölkerung des Zollinlandes — ganz abgesehen davon, ob die Zinsen der vom Reiche gegebenen 52 Millionen Mark durch das Aufhören der außerordentlich beschwerlichen Zollbewachung an den ausgedehnten Grenzen der ehemaligen Freihafengebiete, durch eine Minderung des Schmuggels und durch eine gleichmäßige Heranziehung der Hanseaten zu den Steuern und Zöllen im Reichsgebiete nicht überreichlich gedeckt werden — mehr denn je von der Einbeziehung der Hansestädte neben sehr wesentlichen Erleichterungen des Personen- und Güterverkehrs einen gesteigerten Verbrauch deutscher Erzeugnisse in jenen selbst und einen lebhaftern Vertrieb derselben durch die hanseatischen Exporteure in den überseeischen Ländern. Das deutsche Volk aber ist sich endlich bewußt, daß, selbst wenn diese materiellen Hoffnungen nicht erfüllt werden sollten, es dennoch jene verhältnismäßig kleine und unwesentliche Beihilfe mit gutem Grunde gegeben hat. Als Preußen seine ruhmreiche Zollvereinspolitik begann, war es der Überzeugung, daß wirtschaftliche Einheit schließlich auch politische Einheit, und wirtschaftliche Hegemonie schließlich auch politische Hegemonie bringen müsse. Mit dem größten Erstaunen bemerkte das Ausland, daß, während im Jahre 1866 die Deutschen zum letztenmale auf einander schlugen, die Zollbehörden ihre Funktionen im Namen der Gemeinschaft fortsetzten und Gelder im Namen derselben einnahmen und gegenseitig verrechneten. Es ist eine Übertreibung, aber es liegt doch auch mehr als ein

Körnchen Wahrheit in jener Behauptung, daß Deutschland auch ohne die Schlacht bei Königgrätz allein durch den Zollverein zu politischer Einheit gelangt wäre. Wenn dem so ist, so kann es für die Stärkung unsrer politischen Einheit nicht unwesentlich sein, daß jene beiden alten Städte, die den Ruhm ihrer hanseatischen Überlieferungen und die seltene Würde freier Städte bewahrt haben, aber gleich den größten deutschen Königreichen ihre Vertreter in den Bundesrat entsenden, die hinsichtlich ihrer Einwohnerzahl zwar nur mit thüringischen Kleinstaaten zu vergleichen sind, aber an wirtschaftlicher Kraft Württemberg und Baden übertreffen, endlich dem nationalen Wirtschaftsgebiete sich eingliedern. Im Gegenteil: indem Fürst Bismarck in einer Frage, wo es sich weder um Schutz Zoll, noch um Freihandel handelte, sondern in der er ganz und vollkommen Recht hatte, fest blieb, und indem er sich entschloß, einen alten ehrsamten Pops, der ja seine großen, unvergeßlichen Tage gehabt hatte, aber schon längst nicht mehr zur Verschönerung unsers Reichskörpers diente, mit kühner Hand abzuschneiden, hat er wieder angeknüpft an die schönsten Überlieferungen der deutschen Zollvereinsgeschichte. Indem die verbündeten Regierungen in der Hamburger Frage Hand in Hand mit dem Reichskanzler gingen, haben sie nur eine Pflicht nationaler Politik erfüllt, deren Erfüllung vielleicht schon früher hätte in Gang kommen sollen, aber auch jetzt sicherlich nicht zu spät kommt. Indem in dem Augenblicke, wo der Hohenzollern=Ar sich wieder so kräftig über Deutschlands Gaue und Stämme erhebt, die Ausführung der Reichsverfassung in einem ihrer wichtigsten Artikel, die endliche Befriedigung eines nationalen Wunsches, die endgiltige Regelung der deutschen Zollgrenzen erfolgt, wird der jungen Regierung Kaiser Wilhelms II. das schönste Angebinde, die verheißungsvollste Morgengabe zu Teil.



Die Vereinigten Staaten im Lichte der letzten Präsidentenwahl.



Seit einigen Jahren ist die Teilnahme Europas an dem politischen Leben der Vereinigten Staaten in beständiger Abnahme begriffen. Kein Wunder; der äußerlich wachsenden, ihre Bevölkerung im Riesenmaßstabe steigern den Republik hat das innere Wachstum, das der geistig-sittlichen Entwicklung, in einer auffallenden Weise gefehlt. Die Kritik, die sich gegen das immer mehr im schlimmsten Sinne sich amerikanisirende Frankreich wandte, mußte auch auf die Beurteilung des transatlantischen