

II. Die Freihafengebiete im Deutschen Reiche.

Hamburg.

Hamburg hatte — wie Bremen — seine eigentliche zollpolitische Stellung von der alten Hanfzeit her in der Zeit des Deutschen Zollvereines, des Norddeutschen Bundes und sogar noch in den ersten zwei Jahrzehnten des Deutschen Reiches bewahrt, während Lübeck bereits im Jahre 1867 auf seine Freihafenstellung ohne jede Kompensation verzichtete. Danach stellte Hamburg nicht nur ein von den umgebenden Zollgebieten politisch und wirtschaftlich völlig unterschiedenes Stück Land dar, sondern bildete auch einen von allen Zollmanipulationen (von einfachen Hafengebühren abgesehen) völlig freien, der Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr stets völlig offen stehenden Handelsplatz. Selbst das preussische Altona mußte Freihafen bleiben, da es mit Hamburg sozusagen zusammenfließt, wodurch eine Zollkontrolle sehr schwierig geworden wäre.

Diese privilegierte Stellung Hamburgs wurde für wichtige politische und wirtschaftliche Interessen des Deutschen Reiches als abträglich angesehen, weshalb der Reichskanzler seit Beginn der Achtzigerjahre an ihrer Beseitigung mit rücksichtsloser Energie arbeitete. Bis 1888 dauerten die legislativen, administrativen und baulichen Vorbereitungen für den Ersatz der altgewohnten Freihafenstellung Hamburgs durch eine neue Ordnung der Dinge. (Auch Altona verlor 1888 seine ehemalige, noch aus der Dänenzeit her bewahrten Privilegien, jedoch ohne sofortigen Ersatz durch Schaffung einer Freizone, welche diesem Hafenplätze erst im Jahre 1901 zu teil wurde.)

Die am 15. Oktober 1888 in Kraft getretene neue Ordnung in Hamburg bestand in der Einbeziehung der weitaus überwiegenden Masse der Bevölkerung und eines Teiles der Fläche vom ehemaligen Freihafen in das deutsche Zollgebiet und in der Abgrenzung