

Die Umschau

auf dem Gebiete des Zoll- und Steuer-Wesens.

Erscheint monatlich zweimal.

Preis
halbjährlich 2,50 M.
pränumerando
einschließlich Postgebühr.

Man abonnirt bei allen Buch-
handlungen und Post-An-
stalten, bei der Expedition
von Eugen Schneider in
Minden i. Westf.

Auskunftsblatt für Handel, Spedition, Gewerbe u. Industrie
in Zoll- und Steuerfragen auch des Auslandes.

Zeitschrift für Zoll- und Steuer-Technik und Verwaltung.

Anzeigen
 kosten 30 Pf. die halbe Petit-
zeile oder deren Raum.
Bei Wiederholungen
billiger.

Expedition: Minden
Obermarktstraße 28.
Verlag v. Eugen Schneider
in Minden i. Westf.

Nr. 21.

Minden i. Westf., November 1888.

7. Jahrgang.

Inhalt:

Der Eintritt Hamburgs und Bremens i. d. deutschen Zollverband (S. 163). Das Erbrecht n. d. Entw. des bürgerl. Gesetzb. i. f. Wirkung auf d. Erbschaftssteuer (Schluß) (S. 166). Festsetzung, Erhebung und Controlirung der Zölle u. Steuern (S. 167). Zu den Ausführungsbest. zum Zuckersteuergesetz. Branntweinsteu: Die definitive Vertheilung des Kontingents. Amtliche Abfertigung von Spiritus nach Menge u. Alkoholgehalt vor der Überfüllung i. d. Bassinwagen (S. 168). Entziehung der Abgaben: Urth. des II. Straff. v. 12. Juni 1888. L. G. I. Berlin (S. 169). Verschiedenes: Declaration f. Handels u. Schiffsstatistik. Neue Bücher. Personal-Nachrichten (S. 171). Anzeigen (S. 172). Beilage: Weltzolltarif Nr. 11.

Der Nachdruck ist nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Der Eintritt Hamburgs und Bremens in den deutschen Zollverband.

S. Der 17. October 1888 war für die wirtschaftliche Geschichte Deutschlands ein wichtiger Tag. An ihm wurde der in Art. 33 der Reichsverfassung ausgesprochene Grundsatz: „Deutschland bildet ein Zoll- und Handelsgebiet, umgeben von gemeinschaftlicher Zollgrenze“ mit dem Eintritt Hamburgs und Bremens in das deutsche Zollgebiet zur Wahrheit und es verschwanden die letzten Überbleibsel der früheren wirtschaftlichen Zerrissenheit der Nation. Es ist nun, abgesehen von den Freihafengebieten, welche, was die Zahl der Konsumenten anlangt, nicht in Betracht kommen — selbst in Hamburg wohnen dort deren nur etwa 1000, und zwar größtentheils Arbeiter — und in Wahrheit nichts anderes sind, als zollfreie Niederlagen, das ganze Gebiet Deutschlands zollgeeinigt. Jene Bewegung, welche mit dem Zollanschluss Hannovers 1851 einzog, in den Anschlüssen Schleswig-Holsteins, Lübecks, Mecklenburgs in den Jahren 1867/68 ihren Fortgang nahm, hat damit ihren Abschluß erreicht.

Es bedurfte einer langen Arbeit, um das nun erreichte Ziel herbeizuführen. Als letzte Überbleibsel der mächtigen, aber so wenig wie andere deutsche Bünde eigentlich nationalgesinnten Hansa ragten die unabhängigen Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck, voran die mächtigste, Hamburg, in die Zeit der Ermiedrigung Deutschlands herein und hielten, während andere Nationen auf Deutschlands Kosten groß wurden, fast allein noch den Beruf Deutschlands, auch eine seefahrende und handelreibende Nation zu sein, aufrecht. Mit den Bestrebungen nach Herstellung der wirtschaftlichen Einigung Deutschlands beginnen auch die Angriffe auf die Freihafenstellung der Hansestädte. Der begeistertste und thätigste publizistische Kämpfer der deutschen Zolleinigung, Friedrich List, war auch der erbitterte Gegner der deutschen Freihäfen; als „Filialen Englands“, als „deutsche Barbaren“, deren Interesse auf Plünderung des übrigen Deutsch-

land, auf Vernichtung seiner Industrie gerichtet ist“, werden sie von dem geistigen Vater des deutschen Zollvereins titulirt. Allein mit dem Auge des Genies, sah auch Fr. List die Zeit voraus, da die Hansestädte, anstatt „Brückenkopie Englands“ zu sein, ihren Reichthum und ihre Handelsmacht in den Dienst der nationalen Interessen stellen würden. Die Hansestädte insbesondere betreffend — schreibt List in seinem nationalen System der politischen Ökonomie bei Besprechung des von John Bowring an Lord Palmerston im Jahr 1840 erstatteten Berichts über den deutschen Zollverein — „so schreckt uns der reichsbürgerliche Unabhängigkeitsgeist der souveränen Kirchspiele von Hamburg keineswegs von unseren Hoffnungen zurück. In jenen Städten wohnt, nach dem eigenen Zeugniß des Berichterstatters, eine große Anzahl von Männern, die begreifen, daß Hamburg, Bremen und Lübeck der deutschen Nation sein und werden müssen, was London und Liverpool den Engländern, was New-York, Boston und Philadelphia den Amerikanern sind, — Männer, die einsehen, daß der Handelsbund ihrem Weltverkehr Vortheile bieten kann, welche die Nachtheile der Unterordnung unter die Anordnung des Bundes weit aufwiegen, und daß eine Prosperität ohne Garantie für ihre Fortdauer im Grunde bloßes Scheinleben ist.“

Freilich erst nach mehr als einem Menschenalter sollten diese Gedanken zur Reife kommen. Noch die deutsche Reichsverfassung glaubte an der Freihafenstellung Hamburgs und Bremens nicht rütteln und die Aufgabe dieser Ausnahmestellung von dem Antrag der Hansestädte selbst abhängig machen zu sollen. Vergleichlich waren die Versuche Preußens, auf indirektem Weg, durch den Zollanschluß Altonas und der Unterelbe und durch die Aufhebung des Hauptzollamts und der Zollvereinsniederlage, Hamburg zum Eintritt in den Zollverein geneigt zu machen. Heftige Konflikte entstanden über die Frage der verfassungsmäßigen Zulässigkeit des Anschlusses einzelner Theile der Freihafengebiete durch