

Die Lübeck-Schweriner Eisenbahn in ihrem Verhältniß zu Mecklenburg und seinen Seestädten

Lübeck: Lübeck: Friedr. Asschenfeldt: gedruckt bei H.G. Rahtgens, 1845

<https://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn188990354X>

Druck Freier  Zugang



Mkl k

4015



LANDESBIBLIOTHEK
Mecklenburg-Vorpommern
Günther Uecker

[https://purl.uni-rostock.de
/rosdok/ppn188990354X/phys_0001](https://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn188990354X/phys_0001)

MV
tut gut.

Medb. K
4015

Die
Lübeck-Schweriner Eisenbahn

in ihrem Verhältniß

zu

Mecklenburg und seinen Seestädten.



Lübeck 1845.

Friedr. Aschenfeldt.

2

Die
Lübeck-Schweriner Eisenbahn
in ihrem Verhältniß
zu
Mecklenburg und seinen Seestädten.

Lübeck 1845.

Friedr. Aschenfeldt.

Handbuch der Chemie

von J. J. Berzelius

aus dem Schwedischen von J. J. Berzelius

Leipzig 1812

Verlag von C. F. Neumann, Neudamm

Nachdem die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg auf dem rechten Elbufer durch den 1841 zwischen den Regierungen der betheiligten Elbuferstaaten abgeschlossenen, im Februar 1843 ratificirten Staatsvertrag gesichert, und somit der erste Schritt geschehn war, den wichtigsten Theil des nördlichen Deutschlands mit dem Osten und dem sich daselbst concentrirenden Eisenbahn-Neze in Verbindung zu setzen, mußte auch die Stadt Lübeck ihr Augenmerk darauf gerichtet halten, sich dieser großen Verkehrs-Ader in einer ihrer Lage entsprechenden Weise anzuschließen. Zu diesem Zwecke mochte es wohl nahe gelegen haben, schon bei den Verhandlungen über die Richtung der Hamburg-Berliner Bahn — bei denen auch Lübeck wegen seines Antheils an den Vierlanden betheiligt war — auf die Bestimmung eines solchen Anschlusses Rücksicht zu nehmen. Auch berichtete ein Correspondent „aus dem Mecklenburgischen“ in einem Artikel des Hamb. unparth. Correspondenten vom 14. Januar d. J. mit Bestimmtheit, daß der Stadt Lübeck der Durchgang durch das Mecklenburgische schon bei jenen Verhandlungen zugesichert worden. Indessen haben wir darüber die officiellen Mittheilungen noch erst zu erwarten

Soviel aber ist bekannt geworden, daß die Verbindung Lübeck's mit der Hamburg-Berliner Bahn schon im Jahre 1843 zur Anregung gekommen ist, und daß die Mecklenburg-Schwerin'sche Regierung die freundlichste Bereitwilligkeit an den Tag gelegt hat, den Wünschen dieser Stadt entgegenzukommen.

Wenn nun auch eine Lübeck-Mecklenburger Bahn schon damals in Aussicht gestellt war, so konnte doch an eine sofortige Ausführung derselben zu jener Zeit noch nicht gedacht werden, theils weil die Hamburg-Berliner Bahnlinie, wenn auch im Allgemeinen, so doch nicht überall im Einzelnen ermittelt war — theils weil die Richtung der Anschlußbahn wesentlich von der weiteren Entwicklung des Eisenbahn-Systems im Innern Mecklenburgs bedingt schien, über diese aber zur Zeit noch keine definitive Entscheidung vorlag.

Jedoch sollte es damit nicht lange dauern. Der rege Eifer, der sich aller Orten für die Herstellung von Eisenbahn-Verbindungen kund gab, und durch die Geneigtheit der Capitalisten, sich bei Actien-Unternehmungen zu betheiligen, unterstützte, führte auch in Mecklenburg zu einer baldigen Erledigung dessen, was noch unentschieden war. Zwar wurde auf dem vorigjährigen Landtage noch kein umfassender Plan einer weiteren Verzweigung der Eisenbahnen vorgelegt, vielmehr beschränkte die Regierung sich darauf, zunächst nur die Erbauung der Bahnstrecke von Hagenow nach Schwerin in Vorschlag zu bringen. Indessen wurde schon in dem darauf folgenden Landtagsabschiede ausgesprochen:

daß diese Bahnstrecke keineswegs als ein abgeschlossenes Ganze, sondern nur als Anfang und integrierender Theil der Eisenbahnen von Hagenow nach Wismar und Rostock angesehen werden solle.

In diesen Worten war das Princip für eine weitere Entwicklung des Eisenbahn-Netzes im Innern des Landes vorgezeichnet. Dasselbe sollte in Schwerin seinen natürlichen Mittelpunkt finden, und von dort aus sich nach den verschiedenen Richtungen hin, theils in directer, theils in indirecter Abzweigung durch das Land verbreiten.

Die Städte Rostock und Wismar säumten nun nicht, für die Ausführung der ihnen also zugesicherten Eisenbahn-Verbindungen die erforderlichen Schritte zu thun. Da das Terrain bereits recognoscirt und im Allgemeinen günstig befunden war, konnte lediglich die Herbeischaffung der Geldmittel noch in Frage kommen. Nachdem es aber den Bemühungen jener Städte gelungen war, mehrere der bedeutendsten Handlungshäuser in Hamburg und Altona für ihre Sache zu gewinnen, war auch die letzte Schwierigkeit beseitigt, und beide Unternehmen konnten einer baldigen Ausführung mit Gewißheit entgegenstehn.

Nunmehr schien auch der geeignete Zeitpunkt gekommen, die früheren Verhandlungen wegen einer Verbindung Lübecks mit der Hamburg-Berliner Bahn wieder aufzunehmen. Wenn schon überhaupt Lübecks Anschluß im Interesse des Mecklenburgischen Landes selbst wünschenswerth schien, so mußte derselbe es gegenwärtig in um so höhern Maße sein. Bei der Gestaltung, welche das Eisenbahn-System in Mecklenburg gewonnen, war es wohl von selbst gegeben, daß Lübeck diesen Anschluß nur in Schwerin suchen würde. Es konnte daher eine Bahn ins Leben gerufen werden, welche den nordwestlichen Theil Mecklenburgs, dessen Mitte sie durchschneidet, und dessen Städte sie verbindet, mit dem Mittelpunkte des Landes und den daselbst zusammenströmenden Schienenwegen in die unmittel-

barste Verbindung setzen, mithin dazu beitragen würde, das mit hoher Weisheit begründete System der Concentration zu entwickeln und zu vervollständigen.

Diese Vortheile lagen so klar zu Tage, daß hier von der Verfolgung eines einseitigen Interesses nicht die Rede sein konnte, vielmehr der Anschluß Lübecks durch das Interesse des Landes, insbesondere des nordwestlichen Theiles dringend erfordert wurde. Daher auch die Mecklenburg-Schwerin'sche Regierung noch im März dieses Jahres dem Lübeckischen Senate ihre Bereitwilligkeit wiederholte, diesen Anschluß zu gestatten, und zur Untersuchung der geeigneten Bahnlinien für eine demnächstige Eisenbahnverbindung mit Schwerin die Concession ertheilte. Nachdem die Mecklenburg-Strelitz'sche Regierung, die wegen des Fürstenthums Rügen hier betheiligt war, sich in gleichem Sinne erklärt, auch die Bewilligung des Expropriations-Gesetzes zugesichert hatte, stand nichts im Wege, nunmehr Hand an's Werk zu legen und mit den erforderlichen Vorarbeiten zu beginnen.

Während indessen mit den letzteren rüstig vorwärts geschritten wurde, erhob sich gegen die projectirte Bahn eine Opposition, die vornehmlich in den Städten Rostock und Bismar ihren Sitz hatte, und sich von Zeit zu Zeit, — erst seltener, dann häufiger — in den Tagesblättern vernehmen ließ. Anfangs beschränkte man sich darauf, die Geneigtheit der mecklenburgischen Regierung für eine Lübeck-Schweriner Bahn überhaupt in Abrede zu stellen, indem man hiedurch vielleicht hoffte, auf die ferneren Entschlüsse derselben einzuwirken. Da man aber sah, daß das Nivellement ungestört seinen Fortgang nahm, und es sich immer deutlicher herausstellte, daß nicht allein der gesammte westliche Theil Mecklenburgs sich lebhaft

für diese Bahn interessirte, sondern daß dieselbe auch bei der Regierung bereitwillige Unterstützung gefunden, erhoben sich die Stimmen ihrer Widersacher immer lauter und heftiger. Man versuchte geltend zu machen, daß der Handel jener Städte gefährdet und ihre commercielle Entwicklung gehemmt werde. Ja man ging sogar so weit, zu behaupten, daß diese Bahn „das Vaterland dem gänzlichen Verderben zuführen werde.“*) Vor Allem mochte wohl die Verweigerung der Lübeck-Büchener Bahn, durch welche Lübeck mit Hannover und Hamburg verbunden zu werden hoffte, hierbei von Einfluß sein, nicht bloß, weil man nach solchem Vorgang ein gleiches Verfahren Seitens der mecklenburgischen Regierung und Landstände gerechtfertigt glaubte, sondern weil die Hoffnung vorlag, Lübeck von aller Eisenbahnverbindung auszuschließen, und durch seine Isolirung seinen Handel aus den von Alters her gewohnten Bahnen herauszudrängen.

Es lag nahe, und war nicht schwer, das völlig Unhaltbare jener Behauptungen nachzuweisen, und von Schwerin und andern Orten Mecklenburgs aus ist dies auch zu verschiedenen Malen geschehn. Einerseits aber schienen jene Artikel, eben weil sie sich alles näheren Eingehens auf die Sache selbst enthielten, nicht geeignet, das Urtheil Derer, welche die Verhältnisse mit vorurtheilsfreiem Blicke betrachten konnten, irre zu leiten. Andererseits waren jene Angriffe so ungestümer Art, daß auf einen ruhigen, unbefangenen Austausch der Ansichten und eine Verständigung in den öffentlichen Blättern nicht zu rechnen war. Mit einer nutzlosen Polemik konnte aber weder der Sache, noch den Zeitungslesern gedient sein. Daher wohl

*) S. Hamb. Neue Zeit. vom 14. Febr. d. J.

Mancher, der sich sonst dazu berufen fühlen mochte, zurückgehalten wurde, die Interessen des Landes an der projectirten Bahn gegenüber den vermeintlichen Sonder-Interessen der Städte zu vertreten.

Neuerdings indeß hat diese Polemik eine andere Wendung genommen. Man mußte nach und nach wohl zu der Einsicht gelangen, daß der Mecklenburgische Landtag — und auf diesen hielt man vorzugsweise seine Blicke gerichtet — sich unmöglich bewogen fühlen konnte, die außerordentlichen Vortheile, welche aus einer jeden neuen Eisenbahnverbindung, und insbesondere aus der nunmehr projectirten dem Lande erwachsen würden, ohne weiteres, und auf die bloße Behauptung hin, daß die Seestädte sich benachtheiligt glaubten, von der Hand zu weisen. Eine Darlegung der Gründe war doch das Mindeste, was gefordert werden konnte. Man mußte also versuchen, das Versäumte nachzuholen, daher uns ganz neuerdings die in Rostock erscheinenden „Auszüge aus den neuesten Zeitungen“ zwei längere, durch mehrere Nummern hindurch gehende Artikel brachten, in denen die Verweigerung der Lübeck-Schweriner Bahn ihre Rechtfertigung finden sollte.

Wenn auch die darin angegebenen Gründe bei näherer Betrachtung als ungenügend sich erweisen mußten, zumal an einigen Stellen ein offener Widerspruch zu Tage lag, so mochte die Auseinandersetzung doch Manchem annehmlich scheinen, und insbesondere bei denen Eingang finden, die mit dem Einflusse der Eisenbahnen im Allgemeinen, und den speciellen dort berührten Handelsverhältnissen weniger vertraut waren. Ueberdies würde diesen Deductionen gegenüber ein Stillschweigen leicht den Schein des Zugeständnisses auf sich geladen haben,

daher wir es nicht unterlassen zu dürfen glaubten, im Interesse der Wahrheit das Wort zu ergreifen.

Die Gründe, welche gegen die Lübeck-Schweriner Bahn geltend gemacht worden, lassen sich im Wesentlichen auf folgende drei Rubriken zurückführen: Gefährdung der Landes-Interessen im Allgemeinen, Benachtheiligung der Städte Rostock und Wismar insbesondere, und Benachtheiligung der Rentabilität der bereits concessionirten Schienenwege. Prüfen wir dieselben im Einzelnen.

Das Landes-Interesse.

Wir stimmen mit den Gegnern der Lübeck-Schweriner Bahn vollkommen darin überein, daß, sofern man nicht etwa von dem allgemein deutschen, nationalen, sondern von dem speciell mecklenburgischen Standpunkte ausgehen will, in der vorliegenden Eisenbahnfrage das Landes-Interesse zunächst entscheiden muß. Jedoch können wir es nicht billigen, wenn die beregten Artikel sich mehrfach der Schlußfolgerung bedienen: die projektirte Bahn beeinträchtigt das Interesse von Rostock und Wismar, und folglich das Interesse des Landes. Es leuchtet ein, daß, wenn auch die Interessen der Städte und des Landes dieselben sein können und meistens sein werden, sie darum noch keineswegs immer dieselben sein müssen. Vielmehr läßt sich eine Collision der Interessen hier sehr wohl denken, und gerade die Verhandlungen über die Hamburg-Berliner Bahn haben einen schlagenden Beweis geliefert, daß eine solche Collision auch in der Praxis vorkommt. Wenn es darauf ankommt, in der gegenwärtigen Angelegenheit zu klarer Einsicht zu gelangen, und jeder Begriffsverwirrung vorzubeugen,

so muß man sich wohl hüten, das Interesse der Städte und das Interesse des Landes von vorne herein zu identificiren.

Fassen wir nun den Gesichtspunkt des Landes-Interesses etwas näher ins Auge, so möchte zuvörderst die Frage entgegen treten, worin denn das mecklenburgische Landes-Interesse überhaupt und in Wahrheit bestehe? Mit Landes-Interesse bezeichnet man diejenigen Elemente, auf denen das Gedeihn eines Landes beruht, die höchsten Rücksichten, von denen die allgemeine Wohlfahrt vorzugsweise bedingt ist. Hievon ausgehend wird man nicht zweifeln können, worin das Mecklenburgische Landes-Interesse zu finden sei. Mecklenburgs materielle Kraft und Wohlfahrt ist nicht ein Resultat des Handels seiner Städte, nicht ein Erzeugniß der Industrie, sondern vorzugsweise durch den Segen geschaffen, den die Natur in den Boden gelegt, und den der Fleiß seiner Bewohner zu Tage fördert. Dieses ist so anerkannt, daß ein Widerspruch auch von den eifrigsten Widersachern nicht versucht werden kann. Ackerbau und Viehzucht bilden die wirthschaftlichen Grundlagen des Landes, und sind die wahren Quellen seines eben so ausgebreiteten als nachhaltigen Wohlstandes. Sie sind daher auch die Haupt-Faktoren in der mecklenburgischen Staats-Oekonomie. Wir wollen damit keineswegs dem Handel und der Industrie Mecklenburgs zu nahe treten, aber der Landwirthschaft gegenüber haben sie nur eine secundäre, untergeordnete Bedeutung. Demgemäß kann man die Frage, wie sich die Lübeck-Schweriner Bahn zu dem Landes-Interesse verhalte, ob sie demselben förderlich oder nachtheilig sei, noch deutlicher so ausdrücken: Welcher Einfluß steht von dieser Bahn auf die Landesproduction zu erwarten?

Man ist es leider bisher nur zu sehr gewohnt, die Eisenbahnen

von dem Gesichtspunkt einer Geld- und Handels-Speculation zu betrachten, mehr die Rentabilität des Unternehmens für die Actien-Inhaber als ihr Verhältniß zum Gemeinwohl eines Landes aufzufassen. Und doch haben wir kein Ereigniß aufzuweisen, welches auf die Hebung und Förderung besonders der landwirthschaftlichen Interessen in dem Maße erfolgreich und segensvoll eingewirkt hätte. Ganz abgesehen von der Erfahrung, die uns seit 15 Jahren in England und Amerika vorliegt, ist dieß schon aus dem Einflusse zu erweisen, den die Eisenbahnen auf die gesammte Klasse der Landbewohner ausüben. Nichts ist den Fortschritten des Menschen nachtheiliger, als ein pflanzenmäßiges Kleben an der Scholle, darauf er geboren. Isoliert, oder auf einen engen Kreis beschränkt, verharret er Jahrhunderte lang bei denselben Verfahrensweisen, Handgriffen und Werkzeugen, wie bei denselben Vorurtheilen und beschränkten Ansichten. Erst durch regen Verkehr kann neues, frisches Leben in die langsam sich fortbewegende Masse gebracht werden. Erst durch vielfältige Berührung kann der Geist des Fortschrittes, die Anregung zur Nachahmung geweckt und Gelegenheit zu erweiterter Thätigkeit gegeben werden. Jede Vermehrung und Erleichterung des Verkehrs muß daher sowohl auf die geistige als materielle Entwicklung — denn beide gehen, wie bei dem Einzelnen, so bei dem Volke Hand in Hand — den wohlthätigsten Einfluß ausüben. Schon diese Rücksicht würde entscheidend sein können und müssen, wenigstens für Denjenigen, der überhaupt eine höhere Lebensanschauung hat, und dem die höchsten Interessen seines Vaterlandes wahrhaft am Herzen liegen. Wie man nun in dem zweiten der Rostocker Artikel p. 2. die Eisenbahnen gegenüber dieser ihrer hohen politischen und staatswirthschaftlichen Bedeutung für eine bloße

„Annehmlichkeit der Anwohnenden“ ausgeben mag, vermögen wir in Wahrheit nicht zu begreifen. Es liegt darin ein Beweis, wie wenig der Verfasser überhaupt gewußt oder hat wissen wollen, um welche Interessen es sich hier eigentlich handelte.

Die projectirte Eisenbahn steht aber zu den landwirthschaftlichen, mithin zu den speciell mecklenburgischen Landes-Interessen, noch in näherer und engerer Beziehung.

Zuvörderst ist zu berücksichtigen, daß durch Herstellung der Lübeck-Schweriner Bahn in Lübeck ein Markt, der bisher nur von dem kleineren Theile Mecklenburgs benutzt werden konnte, nunmehr dem gesammten Lande zugänglich wird. Dieser Umstand ist für die landwirthschaftlichen Interessen von außerordentlicher Wichtigkeit. Allerdings wird Mecklenburg nach Herstellung der andern inländischen Bahnen schon in Wismar und Rostock und theilweise auch in Hamburg einen leicht zugänglichen Markt haben, indessen ist es anerkannt, daß die natürlichen Reichthümer eines Landes in dem Maße steigen, als sich der Markt für dieselben erweitert. Jede Erweiterung des Marktes hat eine Vermehrung des Absatzes und der Consumption, wie auch der Nachfrage zur Folge. Vermehrte Nachfrage führt aber unbedingt zu einer bessern Verwerthung der Landesprodukte. Das sind Wahrheiten, die auch dem einfachsten Verstande geläufig sind. So sehr den Städten Rostock und Wismar daran liegt, den Markt für die Landesprodukte zu beschränken und wo möglich zu monopolisiren, um den Landwirth vom Kornhändler abhängig zu machen, eben so sehr muß dem gesammten Lande daran liegen, seinen Markt möglichst auszudehnen. Für ein Land, dessen materielle Kraft so überwiegend durch die Productivität des Bodens geschaffen wird, wäre es daher wohl die unweiseste aller Maßregeln, wenn es

die Concurrenz für den Absatz seiner Produkte schmälern, und sich selbst die Möglichkeit abschneiden wollte, deren Verwerthung besser als bisher zu beschaffen. Daß Wismar und Rostock zu den bedeutendsten Kornmärkten gehören und Lübeck ihnen in dieser Beziehung bei weitem nachsteht, wollen wir nicht in Abrede stellen. Gerade seit neuerer Zeit wird aber der Kornhandel in Lübeck wieder mit Eifer betrieben, und bei einer Erleichterung des Transportes vielleicht noch an Ausdehnung gewinnen. Ist es doch kürzlich vorgekommen, daß Lübeckische Kornhändler wegen Mangels hinreichender Zufuhren in Neustadt und Jemarn Korn anzukaufen sich genöthigt sahen!

Indessen sind es nicht bloß Lübeck's Handelskräfte, welche den mecklenburgischen Producten den Absatz sichern sollen, sondern es ist auch der Gesamtbedarf einer volkreichen Stadt überhaupt.*) Lübeck bezog bisher seinen Bedarf nur theilweise aus Mecklenburg. Bei leichterem und wohlfeilerem Verkehr wird das aber in weit höherem Maße der Fall sein, weil man billiger aus Mecklenburg, als aus Holstein wird beziehen können. Dadurch aber wird ein Absatz im Innern geschaffen, der, weil er regelmäßig und nachhaltig, viel vortheilhafter ist, als der Absatz ins Ausland. Nichts wirkt nachtheiliger auf die Landesproduction und den Wohlstand der Landwirths, als die Fluctuation der Preise und der Nachfrage. Nirgends aber ist eine solche Fluctuation gewöhnlicher und größer als beim Absatze des Getreides nach dem Auslande, da das letztere nur periodisch des fremden Getreides bedürftig ist. Die Eisenbahn leistet daher durch die Vermehrung des regelmäßigen Absatzes

*) Lübeck consumirt nach Angabe der Neuen Lüb. Blätter von 1836 M 2 alljährlich 288,000 Scheffel Korn, mithin so viel als der 10te Theil der Gesamtausfuhr aus Mecklenburg beträgt, da die letztere auf 2,758464 Scheffel angegeben wird.

im Innern verhältnißmäßig viel größere Dienste, als durch ihre Beförderung des Absatzes nach Außen.

Gehn wir nun noch einen Schritt weiter, so ergibt sich, daß die durch gesteigerte Nachfrage möglich gewordene bessere Verwerthung der Erzeugnisse auf die Production und die wirkliche Vermehrung der productiven Kräfte wohlthätig zurückwirken muß. Niedrige Preise wirken wie bei der industriellen so auch bei der landwirthschaftlichen Production erschlassend auf die denselben gewidmeten materiellen und geistigen Kräfte. In Folge der Vermehrung der Nachfrage, und der Leichtigkeit der Herbeischaffung aller erforderlichen Materialien, erhalten die Landwirthe eine Aufforderung, und sehen sie sich in den Stand gesetzt, mehr noch als bisher an der Verbesserung ihrer Felder, Anlagen und Gebäude zu arbeiten, und dadurch die Ertragsfähigkeit des Bodens, und den Werth seiner Producte zu steigern. Auf diese Weise werden eine Menge schlummernder Kräfte geweckt, von deren Dasein und möglicher Benützung bisher noch Niemand etwas ahnte. Die englische Landescultur beweist, was auch bei ungünstigerem Boden in dieser Beziehung zu erreichen ist und durch Ausdehnung des Eisenbahn-Systems erreicht werden kann.

In erhöhtem Maße findet dieses Alles aber seine Anwendung auf den nordwestlichen Theil Mecklenburgs, den die Eisenbahn durchschneidet und dadurch mit dem Innern des Landes und des deutschen Reiches, wie andererseits mit dem Handelsmarkte Lübecks in die unmittelbarste Verbindung setzt. Es ist eine Erfahrung, die sich aller Orten wiederholt hat, daß alle diejenigen Grundbesitzungen, welche von der Eisenbahn unmittelbar berührt werden, oder derselben nahe liegen, innerhalb weniger Jahre mehr als 15—20 Procent an Werth gewonnen. Diese Wertherhöhung ist ein reiner Zuwachs des National-

vermögens. Sie findet ihren Erklärungsgrund ganz einfach in demjenigen, was wir vorhin schon ausführlich entwickelt. Durch die Wohlfeilheit des Transports fällt offenbar ein großer Theil des Unterschiedes im Preise weg, den die Producte am Ort der Erzeugung und am Ort der Bestimmung hatten, und der den Producenten ebensowohl als den Consumenten zu Gute kommt. Manche Gegenstände (wie z. B. Brennmaterien, Torf &c.) erhalten dadurch überhaupt erst einen Werth, den sie an Ort und Stelle nicht hatten, weil sie dort nicht nutzbar zu machen waren. Ja es werden endlich durch die Eisenbahn eine Menge von Arbeitskräften nicht bloß erspart, sondern auch Arbeitskräfte gewonnen, die dem Landwirth bisher nicht zu Gebote standen. Da Beispiele oft schlagender wirken, als eine Auseinandersetzung es vermag, wollen wir nur erwähnen, daß, seitdem man für den erstaunlich billigen Preis von 1 Schilling von Irland nach England kommen kann, sich alljährlich Tausende von Irländern um die Zeit der Heu- und Korn-Ernte nach England begeben, um Handdienste zu verrichten. Wir überlassen es den Lesern, diesen Gedanken weiter nachzugehen.

Das ist die Bedeutung der projectirten Bahn für die landwirthschaftlichen Interessen; daher hatte einer unserer ersten National-Oekonomisten wohl Recht, wenn er sagte:

„Am meisten werden durch Eisenbahnen die Länder und Staaten gewinnen, die vorzüglich auf Getreideproduction und Fabrikation schwerer Artikel angewiesen sind; denn der Markt derselben, durch das Gewicht ihrer Producte bei unvollkommenen Transportmitteln beschränkt, wird sich mehr und mehr erweitern.“

Fassen wir nun endlich noch Lübeck's Verhältniß zu Mecklenburg überhaupt ins Auge, so dürfen wir wahrlich nicht den

Vorstellungen Raum geben, die man durch die Bezeichnung Lübeck als einer „ausländischen“ Stadt zu erwecken bemüht ist. Lübeck hat gleich den andern Hansestädten manche Mißgunst erfahren müssen, und eine engherzige Politik hat die Meinung veranlaßt, als könne man durch Hemmung des Verkehrs den Wohlstand aus ihr heraus auf das eigne Land und dessen Städte hinüberdrängen. Eine mehrjährige Erfahrung hat es aber bewiesen, daß diese Bemühungen fruchtlos sind und nur zum Nachtheil Derer gereichen, die auf diesen Vortheil speculirten. Man wähne doch nicht, daß die politischen Grenzen bei staatswirthschaftlichen Fragen von irgend erheblicher Bedeutung sind. Man bilde sich doch nicht ein, daß, indem man einen rothen oder blauen Strich auf die Landkarte zeichnet, man damit die Zusammengehörigkeit eines natürlichen, in beständiger Wechselbeziehung stehenden Ganzen aufzuheben im Stande ist. Wenn auch durch politische Grenzen getrennt, ist Lübeck in nationalöconomischer Beziehung mit Mecklenburg auf das engste und innigste verbunden. Ein großer Theil des Landes ist schon durch die Lage schlechterdings auf Lübeck's Markt angewiesen, und somit sein Wohlstand von dem dieses Handelsplatzes bedingt. Von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet ist daher Lübeck ebenso sehr eine mecklenburg-holsteinische Stadt, als Hamburg eine holsteinische und Bremen eine hannoversche. *) Man denke sich

*) Wie richtig Hannover dies erkannt hat, geht daraus hervor, daß es zunächst den Bau einer Eisenbahn auf Bremen gestattete und dann erst das Projekt einer Bahn aufnahm, die das Innere des Landes mit dem eignen Seehafen (Emden) verbinden sollte. Wahrlich eine weisere Politik, als die der dänischen Regierung in Bezug auf Altona und Kiel. Welche Vortheile Altona aus einer Eisenbahnverbindung mit Lübeck erwachsen würden, darüber klären sich neuerdings in jener Stadt selbst die verblendeten Ansichten immer mehr auf.

Hamburg vom Erdboden hinweg, was würde Holstein sein? Würden Glückstadt und Altona für den Verlust Hamburgs dem Lande je eine Entschädigung gewähren können? Wenn auch nun Lübeck sich nicht im Mindesten mit Hamburg vergleichen läßt, so ist es doch eine Stadt, wie sie das eigne Land von der Größe und Wohlhabenheit nicht besitzt, eine Stadt, deren Reichthümer nicht in ihren Mauern verschlossen bleiben, deren Ueberfluß vielmehr sich schon jetzt zu Tausenden in den Händen des Mecklenburgischen Landmannes befindet, und sich nach allen Seiten um so mehr ausbreiten wird, je mehr die Wege dazu angebahnt werden. Dadurch ist Lübeck für Mecklenburg selbst wieder eine Quelle der Wohlhabenheit, deren Ergiebigkeit zu verschließen, deren Lauf zu hemmen unmöglich im Interesse des Landes liegen kann.

Es ließe sich hier ferner noch anführen, daß die Lübeck-Schweriner Bahn auch Mecklenburgs Verkehr mit Holstein erleichtern wird, daß, wenn dereinst eine Lübeck-Kieler Bahn zu Stande kommen sollte — wie Kiel es entschieden gewünscht hat, und noch mehr wünschen wird, — ein großer Theil des nordischen Landverkehrs durch Mecklenburg seinen Weg nehmen würde. Indessen erscheint dieses Moment, so bedeutend es an und für sich ist, dennoch jenen höheren Rücksichten gegenüber nur untergeordnet, daher wir uns bei einer bloßen Andeutung desselben begnügen.

Das Interesse der Städte Rostock und Wismar.

Wie verhalten sich dem gegenüber die Interessen der Städte Rostock und Wismar? Sind sie der Art, daß sie sich den allgemeinen Landes-Interessen an die Seite stellen können?

Die Städte haben einen wohlbegründeten Anspruch auf Berücksichtigung. Sie haben den Absatz der Landesproducte, insbesondere des Getreides, zu beträchtlichem Theile vermittelt und befördert, sie haben bedeutende Capitalien zu diesem Zwecke aufgewandt, und eine Rhederei unterhalten, deren Größe ihnen wahrlich Ehre macht. Indem sie dadurch den landwirthschaftlichen Interessen wesentliche Dienste geleistet und fortwährend leisten, steht ihr Interesse mit dem des Landes in unmittelbarer Verbindung. Die Städte haben ferner als Importhäfen insbesondere schwedischer und russischer Producte eine Bedeutung erlangt, die mit Recht auf die Anerkennung des Landes rechnen kann. Daher dem Lande daran liegen muß, diese Städte in ungeschwächter Kraft und Blüthe zu erhalten, denn sie haben auch ferner eine Aufgabe für das ganze Land zu erfüllen.

Würden aber die Städte durch die Lübeck-Schweriner Bahn in der Erfüllung dieser ihrer Aufgabe behindert? Wird zunächst dem Kornhandel, wird der Rhederei*) Etwas entzogen werden, was ihnen bisher zugefallen war? Wir wüßten wahrlich nicht, wie das geschehen sollte, auch ist eine Benachtheiligung in dieser Beziehung gar nicht behauptet worden. Ueberdies wissen die Städte es sehr wohl, daß sie durch die ihnen aus dem Innern zuströmenden Schienenwege noch weit mehr, als bisher, Gelegenheit erhalten werden, ihren Handel mit Landesproducten zu entwickeln und auszudehnen. Dieser Handel ist ihnen durch das getreidereiche Umland, durch Geschäftskennntniß und Verbindungen, durch die Rhederei, und — was hier für Rostock ebenfalls in Betracht kommt — durch Sundzollprivile-

*) Nach den Mittheilungen des zweiten Rostocker Artikels war der größte Theil der Schiffe bisher durch Fahrten von ausländischen Häfen nach ausländischen Häfen beschäftigt.

gleich in dem Maße gesichert, daß nach Herstellung des Eisenbahn-Systems wohl eine Erhöhung seiner Bedeutsamkeit, aber keine Verringerung derselben zu erwarten steht.

Was sodann den Handel der Städte mit schwedischen und russischen Producten betrifft, so hat man allerdings behauptet,*) daß derselbe durch die projectirte Bahn beeinträchtigt werden könne, weil der Stadt Lübeck dadurch eine freie Concurrenz im Lande eröffnet werde. Eine Concurrenz würde für Lübeck nur dann möglich sein, mithin den Städten nur dann schaden können, wenn Lübeck die nordischen Producte besser oder billiger zu liefern vermöchte. Wäre dieß wirklich der Fall, so würde das ganze Land lebhaft dabei interessirt sein, die Bahn nach Lübeck zu erhalten, um von Lübeck kaufen zu können. Denn wie überhaupt nicht das Land der Städte wegen, sondern die Städte des Landes wegen da sind, so wäre es ein sehr unbilliger Anspruch, wenn 30,000 Menschen verlangen wollten, daß um ihres Vortheils willen 500,000 Menschen ihre nordischen Waaren schlechter oder theurer kaufen sollten. Indessen treten die Städte hier besorglicher auf, als sie es in Wahrheit sind, oder zu sein nöthig haben. Es ist bekannt, daß sie die nordischen Producte aus denselben Quellen, wie Lübeck, beziehen, mithin eben so wohlfeil einkaufen als diese Stadt. Es ist ferner bekannt, daß die nordischen Producte in Verhältniß zu ihrem Volumen und Gewichte nur einen geringen Werth haben,

*) In dem ersten Rostocker Artikel ist auch angeführt, daß Lübeck einen Theil Mecklenburgs mit Colonialwaaren versorge, und den Handel der Städte mit diesen Waaren zu beeinträchtigen drohe. Dieß beruht indeß auf einer ganz unrichtigen Angabe. Abgesehen von dem nächsten Umlande importirt Lübeck keine Colonialwaaren nach Mecklenburg — aus dem einfachen Grunde, weil es seine Colonialwaaren meistens von Hamburg bezieht, und mit Hamburg deshalb niemals concurriren kann.

mithin durch einen weiten Landtransport übermäßig vertheuert werden. Da nun Wismar der Stadt Schwerin mehr denn 4 Meilen näher ist, der Transport dahin also um mehr als die Hälfte geringer ist, als der Transport von Lübeck nach Schwerin, so liegt kein erdenklicher Grund vor, weshalb Schwerin seine nordischen Producte von Lübeck beziehen sollte. Sofern die Zollverhältnisse in Betracht kommen könnten, ist zu bemerken, daß die Waaren in Lübeck einem Einfuhrzolle unterliegen, dagegen die Einfuhr der schwedischen Producte in Wismar, in Folge des früheren Verhältnisses dieser Stadt zu Schweden, entweder gar keinen oder nur sehr unerheblichen Abgaben unterworfen ist. Schon seit mehreren Jahren war Lübeck in Bezug auf Transportmittel mit Wismar gleichgestellt, und doch ist Schwerin ausschließlich von Wismar mit nordischen Producten versehen. Um wie viel weniger wird nun gar eine Concurrenz jenseits Schwerin zu fürchten sein. Daß der südwestliche Theil Mecklenburgs seine nordischen Waaren theilweise von Lübeck bezieht, kann nicht auffallen, da die Wasserverbindung Lübeck's mit der Elbe einen so überaus billigen Transport bietet, wie er auf Chausseen oder Eisenbahnen nicht möglich. Auch wird das Land dießseits Schwerin, wie bisher, wohl immer vorzugsweise auf Lübeck's Markt angewiesen bleiben, da man den Städten Rehna und Gadebusch nicht zumuthen wird, über das 4—5 Meilen entfernte Schwerin ihren Weg nach Rostock oder Wismar zu nehmen, um sich zu versorgen. Die Städte gehn also in ihren Anforderungen zu weit, wenn sie auch diesen Theil Mecklenburgs mit den erwähnten Producten zu versehen hoffen. Ganz abgesehen von dem Vorstehenden findet aber der Importhandel der Städte noch seine besondere Stütze in dem bedeutenden Landverkehre, den sie als Hauptmärkte für die Lan-

desproducte aus dem ganzen Lande an sich ziehn. Der Verkauf des Getreides in der Stadt giebt dem Landmanne Veranlassung, für seinen Bedarf wiedereinzukaufen, nicht bloß weil ihm die eigne Auswahl möglich ist, sondern weil ihm durch die Benutzung seiner Fuhrwerke für den Transport die Waaren effectiv wohlfeiler zu stehn kommen, als er sie durch Beziehung von andern Orten erhalten kann.

Somit ergibt sich, daß der Importhandel der Städte eben so wenig als ihr Handel mit Landesproducten durch die projectirte Bahn eine Beeinträchtigung erleiden wird und kann, vielmehr der erstere noch in dem Maße an Ausdehnung gewinnen muß, als der letztere sich erweitert. Wenn dennoch die Rostocker Artikel von einem „Ruin,“ von einer „gänzlichen Verarmung“ oder einem „Untergange des Handels“ der Städte reden, so bedauern wir nur, daß ihre Sache solcher Uebertreibungen bedarf, um Eingang zu finden.

Indessen ist die Möglichkeit, daß Lübeck den Städten von ihrem bisherigen Handel irgend etwas entziehen könnte, in den Rostocker Artikeln auch nur so obenhin erwähnt, daß man merkt, der Verfasser habe selbst nicht recht daran geglaubt. Vielmehr soll die Benachtheiligung der Städte hauptsächlich und wohl allein darin bestehen, daß sie durch die projectirte Bahn verhindert werden, Lübecks Handelsverkehr mit dem Norden an sich zu reißen, auf den sie hoffen, und von dem sie selbst sagen: „Gerade dieser Handel ist es, auf den bei Anlage der Mecklenburgischen Eisenbahnen sehr gerechnet wird und gerechnet werden muß.“ Wir brauchen wohl kaum darauf aufmerksam zu machen, daß hier derselbe Begriff von Nachtheil zum Grunde liegt, den die jüngsten dänischen Verfügungen über die Lübeck-Büchener Bahn enthielten, und von dem sehr

treffend gesagt wurde: „In der That, mit demselben Rechte könnte Jeder es als einen Nachtheil für sich betrachten, wenn sein Nachbar überhaupt etwas besitzt, weil darin doch immer eine Art Hinderniß liegt, daß der Erstere dieselben Dinge gleichzeitig nicht besitzt.“

Man hat es also auf einen ganz abgesonderten Handelszweig abgesehen, der mit den landwirthschaftlichen Interessen wenig oder nichts zu schaffen hat, dessen Begründung oder Ausdehnung man, — da Geld doch nun einmal zum Handel gehört, — vielleicht gar auf Kosten des Getreidehandels versuchen will. Und dennoch verlangt man, daß das Land gegen die bloße Hoffnung auf diesen Handel die unermesslichen Vortheile aufgeben solle, die demselben durch die Lübeck-Schweriner Bahn für seine höchsten Interessen gesichert sind?

Indessen, wäre es auch möglich, daß das Land aus Vorliebe für seine Städte zu einem so großen Opfer sich bereit erklärte, so fragt man doch billig: Welchen Ersatz vermögen die Städte zu bieten? Hören wir den Rostocker Artikel selbst:

„Vermöge der Eisenbahnverbindung von Rostock und Wismar mit der Hamburg-Berliner Bahn beabsichtigen die Mecklenburgischen Seestädte den Handel des nördlichen Europa's theilweise über Rostock zu ziehen. Sie berechnen, daß für das innere und für einen Theil des westlichen Deutschlands dieses der beste Verbindungsweg mit Rußland und Schweden sein wird, und sie hoffen daher, daß nach diesem die meisten der Waaren, welche diese Länder nach Deutschland schicken, und von dort beziehen, über Rostock und Wismar gehn sollen, und unzweifelhaft müssen sie das, sobald Lübeck keine Eisenbahn hat, welche diese Stadt mit dem

deutschen Eisenbahn-Netz in Verbindung setzt. Geschieht aber das, so ist es freilich mit dieser Hoffnung aus."

Ein Blick auf die Charte ergiebt, daß in Bezug auf Eisenbahnverbindungen Wismar auch im Falle der Herstellung einer Lübeck-Schweriner Bahn vor Lübeck entschieden begünstigt ist, da Lübeck $8\frac{1}{2}$ Meilen, Wismar nur 4 Meilen von Schwerin entfernt ist; ferner daß Rostock von Schwerin nur um 1 Meile weiter entfernt ist, als Lübeck, was auf Eisenbahnen, namentlich bei längerem Transport gar nicht in Betracht kommen kann. Eine offene und ehrliche Concurrenz ist also keineswegs ausgeschlossen, und zwar um so weniger, als die Städte behaupten, schon einen Theil des nordischen Handels zu besitzen. Wenn nun aber die Concurrenz gerade das ist, was dieselben am sorgfältigsten vermeiden wollen, so liegt doch wohl darin das Zugeständniß, daß sie sich etwas aneignen möchten, was ihnen nach ihrer Lage und der Natur der Verhältnisse nicht zukommt, sondern was sie nur durch künstliche Mittel, durch eine gewaltsame Hemmung des Verkehrs zu erreichen hoffen.

Auf welcher Voraussetzung aber gründet sich diese ihre Hoffnung? Offenbar auf der zwiefachen, daß

- 1) Lübeck die Bahn nach Schwerin nicht erhält;
- 2) Lübeck überhaupt keine Eisenbahn erhält.

Denn sobald Lübeck's Anschluß bei Büchen im Lauenburgischen bewilligt wird, würde Boizenburg, welches von Wismar 12, von Rostock 17 Meilen entfernt ist, von Lübeck aus mit 8 Meilen erreicht sein, mithin kein Grund vorliegen, weshalb der Handel, soweit Lübeck ihn bisher gehabt, sich von Lübeck entfernen sollte. Also die Verweigerung der Büchener Bahn ist wesentlich mit in die Berechnung gezogen, ja sie bildet ein

Hauptmotiv für die Verweigerung der Lübeck-Schwe-
riner Bahn! Oder wäre dem etwa nicht so? Wir fragen die
Städte Angesichts des Landes: Wenn Dänemark morgen die Lübeck-
Büchener Bahn gestattet, werden sie auch dann noch den Han-
del zwingen wollen und können, über Rostock und Wismar
seinen Weg zu nehmen? Ihre eigne Antwort lautet entzie-
den: Nein! Denn es heißt in jenem Artikel sehr naiv: „Aus
welchem vernünftig denkbaren Grunde soll nun wohl der nor-
dische Handel sich über Rostock ziehen, wenn gleichzeitig eine
Bahn nach Lübeck gelegt wird, die Lübeck in nähere Verbin-
dung mit den Handelsorten, als Rostock, setzt.“ Die Schlus-
folgerung des Artikels ist also einfach diese: Gutwillig wird
der Handel seinen Weg über Rostock nicht nehmen, daher muß
man ihn zwingen. Zwingen kann man ihn nur durch Lübecks
Isolirung. Lübecks Isolirung ist nicht zu erreichen, wenn nicht
auch Dänemark den Durchgang durch Lauenburg verweigert.
Weil nun aber dieser Durchgang verweigert ist, weil Dän-
emark die Büchener Bahn abgeschlagen, muß Mecklenburg der
Stadt Lübeck auch den letzten Ausweg versperren! Dänemark
vermochte Lübeck nicht gänzlich zu isoliren, — Mecklenburg soll
es vollenden! Wahrlich, man würde der dänischen Politik nur die
Krone aufsetzen. Während also die Verweigerung der Büchener
Bahn überall in Deutschland gerechte Entrüstung erregte, ist sie
für Rostock und Wismar ein Gegenstand der Freude und der
Hoffnung, ein Umstand, der ihnen gerade gelegen kommt, und
den sie für ihre Zwecke zu benutzen und auszubenten hoffen.
Ja sie gehen offenbar noch weiter, denn sie rechnen mit Be-
stimmtheit auf ein fortgesetzt feindseliges Verfahren Däne-
marks gegen Lübeck, auf eine Verweigerung jedweder Eisen-
bahnverbindung nicht bloß für jetzt, sondern für alle Zeiten.

Denn Lübeck's Anschluß würde ja offenbar die Vortheile seiner natürlichen Lage unmittelbar wieder zur Geltung kommen lassen. Und diese Politik scheut man sich nicht, den Repräsentanten eines ganzen Landes plausibel machen zu wollen? Und man wagt es, auch nur die Möglichkeit zu denken, daß diese Politik von ihnen adoptirt werde? Vergift man denn ganz, daß Mecklenburg's Landstände auch für die Würde und Ehre des Landes zu stehen haben!

Indessen es sei ferne von uns, die Ansicht eines Zeitungs-schreibers für die einer ganzen Stadtgemeinde zu halten, unter der es wahrlich Männer giebt, die Herz genug besitzen, um den Werth einer solchen Politik zu empfinden. Wir wollen auch die Frage ganz unberührt lassen, ob Dänemark, den Wünschen des eigenen Landes gegenüber bei der Verweigerung einer jeden Zweigbahn auf Lübeck wird verharren können und wollen, sondern nur darauf aufmerksam machen, daß die Hoffnungen der Städte jedenfalls auf einer sehr unsicheren Basis beruhen.

Die Städte haben es auf die Verbindung mit dem westlichen Theile Deutschlands, also zunächst mit Hannover, abgesehen. Sie setzen dabei voraus, daß die Hannoversche Bahn nicht bei Lauenburg, sondern bei Boizenburg die Elbe erreichen wird. Auch diese Voraussetzung ist noch unerwiesen. Es wäre vielmehr für den Fall einer Verweigerung der Lübeck-Schweriner Bahn wohl möglich, daß Hannover, um die nächste Verbindung mit Lübeck zu erreichen, auf Lauenburg baute, gegenüber der Mündung des Stecknitzkanals, so daß die Städte ihren Weg über das nur 6 Meilen von Lübeck, aber 19 Meilen von Rostock entfernte Büchen nehmen müßten.

Aber auch angenommen, Hannover baue auf Boizenburg, würde dann wenigstens Lübeck's Concurrenz ausgeschlossen, und

der nordische Handel gezwungen werden, seinen Weg über Rostock und Wismar zu nehmen?

Der internationale Handel ist nicht ein Geschäft, das ein Jeder und an jedem Orte beliebig anfangen und mit Erfolg betreiben kann, wenn er sich nur in der Nähe der See und einer Eisenbahn befindet. Zu den Erfordernissen dieses Handels gehört mehr, gehört vor Allem die Entwicklung des merkantilschen Geistes, der Menschen und Verhältnisse durchdringen soll, die Heranbildung einer großen Zahl tüchtiger, mit Kenntnissen und Erfahrung ausgerüsteter Kaufleute, ein Zusammenfluß bedeutender Capitalien, ein gesicherter Credit, die Gründung einer Menge von Einrichtungen und Anstalten, die alle aufzuzählen zu weit führen würde. Ueberdies beruht der hier fragliche nordische Handel noch auf ganz eigenthümlichen Voraussetzungen.

Der Handel nach Schweden und Finnland besteht bekanntlich darin, daß Lübeck jene Länder mit Manufacturen, Fabrikaten, Colonialwaaren, Wein, kurz allen den Lebensbedürfnissen versorgt, welche dort nicht producirt werden, dagegen die nordischen Producte von dort her importirt. Es findet also eine Wechselbeziehung statt, die an und für sich natürlich, hier aber nothwendig ist, da die dortigen Abnehmer theilweise nur mit eigenen Producten bezahlen können. Das Exportgeschäft nach jenen Ländern ist also wesentlich von dem Importgeschäft, mithin von der Möglichkeit bedingt, für das sehr bedeutende Quantum eingehender nordischer Waaren einen so ausgebreiteten Absatz zu gewinnen, wie ihn Lübecks Wasserverbindungen mit Holstein, Lauenburg, Hamburg, Hannover und den Elbländern überhaupt möglich machen und wie ihn die Städte in Mecklenburg allein niemals finden werden. Schon in dem Mangel solcher Wasserverbindungen liegt daher ein wesentlicher

Grund, weshalb die Städte für dieses Geschäft niemals eine Bedeutung erlangen werden, indem die Eisenbahn in Bezug auf Wohlfeilheit des Transports — wie unten näher dargelegt werden wird — mit Wasserverbindungen nicht concurriren kann. Die Versendungen nach Schweden und Finnland insbesondere anbelangend, so sind dieselben mehrentheils die Folge von Aufträgen und Bestellungen. Sie erfordern daher vor Allem persönliche Verbindungen und gegenseitiges, durch langjährigen Geschäftsverkehr erprobtes Vertrauen; dann aber eine vielseitige Kenntniß der dortigen Bedürfnisse und nach deren Maßgabe die Etablirung umfangreicher Waarenläger. Sie erfordern endlich auch den Besitz sehr bedeutender, diesem Handel ausschließlich gewidmeter Capitalien, theils aus dem ebenbenannten Grunde, theils weil der Geldmangel in jenen Ländern einen sehr langen Credit von 12—18 Monaten und darüber nöthig macht, mithin das im Geschäft befindliche Geld in einem Zeitraume von 1—2 Jahren nur einmal umgesetzt werden kann.

Der Handel mit Petersburg und den russischen Ostseeprovinzen ist von dem vorigen verschieden. Der Export dorthin besteht hauptsächlich in Expeditionsgütern, die theils von Hamburg, theils über Hamburg aus England, Frankreich u. nach Lübeck gelangen; der Import dagegen aus russischen Producten, die nach Lübeck theils für Rechnung der dortigen Kaufleute, theils zur Weiterversendung nach Hamburg, Hannover, Braunschweig eingeführt werden. Auch dieser Handel setzt nicht allein einen ausgedehnten, durch Wasserverbindungen vermittelten Absatz für die importirten russischen Waaren voraus, sondern erfordert außerdem sehr ausgedehnte persönliche Beziehungen, eine regelmäßige Schiffsahrtsverbindung, und eine specielle Kenntniß der complicirten russischen Zoll- und Handelsverhältnisse.

Diese Andeutungen werden genügen, um auch Demjenigen, der den Handelsverhältnissen ferner steht, die Ueberzeugung zu geben, daß die Begründung und Entwicklung des nordischen Handels nicht das Werk der Willkür und des Augenblicks ist, sondern theils durch die geographische Lage bedingt wird, theils auf Voraussetzungen beruht, deren Erfüllung nur eine lange Reihe von Jahren möglich machen kann, und Opfer verlangt, die für jetzt außer dem Kreise aller Berechnung liegen. Dabei würde der Gewinn für die Städte und das Land immer nur ein sehr problematischer sein. Erfahrungen werden im Handel, und insbesondere in dem auf einem so ausgedehnten Credite beruhenden nordischen Handel, sehr theuer erkauft. Da nun überdies der letztere sich nicht als Nebengeschäft und mit kleinen Summen anfangen oder betreiben läßt, so wüßten wir wahrlich nicht, wie die Städte den erforderlichen so bedeutenden Aufwand an geistigen und materiellen Kräften bestreiten wollten, ohne dieselben zum eigenen Nachtheile und dem des ganzen Landes wenigstens theilweise dem Kornhandel zu entziehen. Und was würden die Städte erreicht haben, wenn Lübecks Anschluß durch das Lauenburgische nach einigen Jahren dennoch erfolgte? Sie würden durch diese ihnen sehr unwillkommene Gerechtigkeit Dänemarks gegen Lübeck nicht allein eine herbe Enttäuschung erfahren, sondern auch an ihrem bisherigen Geschäft einen Verlust zu beklagen haben, der ihnen vielleicht sehr schwer ersetzt werden kann.

Nehmen wir indessen an, daß eine überirdische Macht alle jene Voraussetzungen, so weit möglich, urplötzlich in Erfüllung gehn ließe, daß die erforderlichen Einrichtungen und Anstalten geschaffen wären, daß sich eine hinreichende Zahl geschäftsthtiger Kaufleute einfände, ausgerüstet mit Kenntniß und Erfah-

rung, ausgerüstet mit Millionen von Capitalien u. s. w., so fragt es sich doch: welche Vortheile würden die dortigen Kaufleute vor den Lübeckischen zu bieten haben? Denn daß sie solche bieten müssen, versteht sich von selbst, da Niemand sich bewogen fühlt, seine langbewährten Verbindungen aufzugeben, wenn ihm nicht bessere Bedingungen gestellt werden.

Alle Vortheile, welche die Städte zu bieten hätten, reduciren sich lediglich und allein auf den einen Umstand, daß die Städte ein Eisenbahn-Monopol — nicht etwa durch Deutschland, sondern nach Schwerin besitzen würden. Denn von Schwerin an sind die Vortheile der mecklenburgischen, wie aller deutschen Eisenbahnen, für Lübeck ebensowohl, als für die Städte vorhanden. Und dadurch meint man Lübeck's Verbindungen abschneiden, und seinen Handel zwingen zu können, nach Rostock und Wismar überzusiedeln? Gleich als ob der Handel ein Waarenzug wäre, an dem Lübeck gar keinen Theil hätte, der unter Niemandes Leitung stände, und den man nur auf der Landstraße aufzufangen nöthig hätte, um sich seiner zu bemächtigen. Wir brauchten unter Vielem nur das Eine hervorzuheben, daß eine regelmäßige Dampfschiffahrtsverbindung auf einer Wasserstraße von 100—200 Meilen, wie sie Lübeck nach Stockholm, Petersburg und Riga besitzt, doch wohl mächtiger auf die Richtung des nordischen Handels einwirken möchte, als eine Bahnstrecke von 4 oder 9 Meilen in das Innere des Landes. Indessen auch hievon wollen wir gänzlich abstrahiren, um die Vortheile, welche die Städte durch ihre Bahnen nach Schwerin angeblich zu bieten hätten, ein wenig näher ins Auge zu fassen.

„Die Städte, heißt es in dem Rostocker Artikel, beabsichtigen den Handel des nördlichen Europa's theilweise über

Rostock und Wismar zu ziehn. Sie berechnen, daß für das Innere und einen Theil des westlichen Deutschlands dieses der beste Verbindungsweg mit Rußland und Schweden sein wird.“ Da es den Waaren auf Bequemlichkeit nicht sonderlich ankommt, vielmehr der Handel vor Allem den wohlfeilsten Weg aufsucht, so würde der bezeichnete Verbindungsweg nur dann der beste sein, wenn er zugleich der wohlfeilste wäre. Den Beweis darüber sind uns die Städte schuldig geblieben, wohl in der Meinung, daß selbstverständlich der Transport auf den Eisenbahnen von Wismar und Rostock nach Schwerin wohlfeiler sei, als der Chausseetransport von Lübeck ebendorthin. Wir würden ihnen darin auch vollkommen beipflichten, wenn die Chaussee nach Schwerin Lübecks einzigste Handelsstraße, oder für den nordischen Handel von überwiegender Bedeutung wäre. Da dieß aber nicht der Fall ist, wird es nöthig sein, auf die Verkehrsrichtungen im Einzelnen Rücksicht zu nehmen.

Drei Richtungen sind es, welche hier besonders in Betracht zu ziehn sind; die Verbindung mit Hamburg, die Verbindung mit Hannover, Braunschweig und dem westlichen Deutschland, die Verbindung mit Preußen und den sächsischen Ländern.

Die Verbindung mit Hamburg ist für den nordischen Handel von besonderer Wichtigkeit. Zuvörderst ist Hamburg der nächste Handelsmarkt für Colonial-Waaren, für deutsche, englische und französische Manufacturen und Fabrikate. Gerade diese Waaren bilden einen großen Theil des Imports nach Schweden und Finnland, und werden mithin von Hamburg bezogen. Ferner findet ein großer — vielleicht der größte — Theil der importirten nordischen Producte in Hamburg seinen Absatz, theils für den Bedarf der Stadt, theils für seinen

inländischen und überseeischen Handel. Endlich ist Hamburg für den Expeditionshandel nach und von dem Norden von Bedeutung, da man wohl annehmen kann, daß die Hälfte des gesammten über Lübeck gehenden Expeditionsgutes von Hamburg kommt oder nach Hamburg geht.

Nun werden zwar die Städte eine Eisenbahnverbindung mit Hamburg erhalten, aber auf einem Umwege von 20 resp. 25 Meilen, während Lübeck eine Chausseeverbindung von 8—9 Meilen mit Hamburg hat, und außerdem — was für den Transport der schweren nordischen Producte außerordentlich wichtig, ja unumgänglich nothwendig ist — durch den Stecknizkanal eine Wasserverbindung mit Hamburg und der Elbe besitzt, die, schon an und für sich sehr wohlfeil, weder dem Lauenburgischen Transitzolle, noch dem Lauenburgischen Elbzolle unterworfen ist. *) Da Zahlen hier entscheiden, wird sich aus der folgenden ganz einfachen Berechnung ergeben, daß die Fracht von Wismar, resp. Rostock nach Hamburg um ein Bedeutendes theurer sein wird, als die von Lübeck nach Hamburg. Nach dem Tarif der preussischen Bahnen **) (Berlin-Stettiner, Berlin-Magdeb., Berlin-Leipz. u.) beträgt die Fracht für den preuß. Centner mit dem Güterzuge pr. Meile 6 Pf. Nach Maßgabe dieses Tarifs würde der Centner

1) von Wismar nach Hamburg 10 Sgr. = $13\frac{1}{3}$ β,

2) von Rostock nach Hamburg $12\frac{1}{2}$ Sgr. = 16—17 β,

*) Der Stecknizoll, welcher bei Lauenburg erhoben wird, ist sehr unbedeutend, und beträgt meistens nur 4 Pfennig pr. Centner.

**) S. die Uebersicht bei v. Nedem, die Eisenbahnen Deutschlands, I., p. 332. Die andern dort angeführten Bahnen haben fast sämmtlich einen höhern Ansaz für die Frachten. Selbst auf den schon lange befahrenen und so überaus frequenten belgischen Bahnen beträgt die Fracht für den Centner pr. Meile 5—6 Pf.

oder mit Einschluß des Lauenburgischen Transitjollcs, à 5 ß pr. 100 A, 18, resp. 22 ß kosten, während die Fracht von Lübeck nach Hamburg für das SchA à 320 A

- 1) zu Lande 24—32 ß, mithin der Centner 8—11 ß, oder mit Einschluß des Transitjollcs 13—16 ß,
- 2) pr. Steckniß inclusive des Stecknißjolls 18 ß, mithin der Centner 6 ß

beträgt. Der Eisenbahntransport von Wismar und Rostock nach Hamburg wird daher

- 1) um das zwei-, resp. dreifache theurer sein, als der Wassertransport von Lübeck nach Hamburg;
- 2) dem Landtransport von Lübeck nach Hamburg an Wohlfeilheit noch bei Weitem nicht gleich kommen.

Selbst wenn die Städte zur Umgehung des Lauenburgischen Transits ihren Weg über Voigzenburg auf der Elbe nach Hamburg nehmen wollten, würden sie wenig gewinnen, da Lübeck seine Waaren, sei es zu Lande oder zu Wasser, billiger nach Hamburg befördert, als die Städte die ihrigen nach Voigzenburg zu schaffen im Stande sein würden, überdieß aber der Lauenburgische Elbzoll die Fracht noch erhöhen würde. So wenig, wenn eine Lübeck-Schweriner Bahn existirte, die Lübeckischen Kaufleute es in ihrem Interesse finden würden, ihre Waaren über Schwerin nach Hamburg zu senden, so wenig werden die Städte darauf rechnen können, mit Hamburg eine lebhafte Handelsverbindung zu unterhalten. Die Eisenbahnverbindung mit Hamburg wird daher den Städten für den nordischen Handel von keiner Bedeutung sein.

Die zweite der erwähnten Verbindungen ist die mit Hannover und dem westlichen Deutschland, die deshalb von Belang ist, weil nach und über Hannover ein bedeutender Absatz der

nordischen Producte statt findet, weil ferner dadurch die nächste Verbindung mit den Rheinprovinzen, die für einige Manufacturen und Fabrikate wichtig sind, erreicht wird, und endlich weil die Handelsstraße von dem Süden nach dem Norden über Frankfurt und Cassel das Hannoversche Land durchschneidet. Indessen auch in Bezug auf diese Verbindung würden die Städte keine Vortheile bieten können, indem Lübeck durch den Stecknis Kanal mit Lüneburg, Boizenburg und Lauenburg in directer Wasserverbindung steht. Da die Fracht von Lübeck nach Lauenburg kaum 4 ß pr. Centner beträgt, würde Lübeck seine Waaren wohlfeiler an die Elbe schaffen können, als Rostock die seinigen nach Schwerin, und Wismar die seinigen nach Hagenow. Würde nun gar Hannover sich veranlaßt sehn, auf Lauenburg zu bauen, mithin die bereits genehmigte Büchen-Lauenburger Bahn zu Stande kommen, so würde Lübeck überdies noch durch seine Chausseeverbindung mit dem 6 Meilen entfernten Büchen eine wohlfeilere Verbindung mit Hannover erhalten, als die Städte sie ungeachtet ihrer Eisenbahnmonopole jemals würden erlangen können.

Die dritte Verbindung ist die mit Preußen, insbesondere Berlin und Magdeburg, und den sächsischen Landen. Diese für den Expeditionshandel ehemals wichtige Verbindung hat von ihrer Bedeutung viel eingebüßt, seitdem jene Länder und Handelsorte mit Stettin eine direkte Eisenbahnverbindung besitzen. Darin wird auch die Magdeburg-Wittenberger Bahn, bei der es offenbar weniger auf den Verkehr mit den Ostseehäfen, als auf den mit Hamburg abgesehn ist, keine Aenderung hervorbringen, da Stettin für diesen Theil der Zollvereins-Staaten neben den Vortheilen der Wasserverbindung noch den Vorzug gewährt, daß die Waaren dorthin keine neue Zollgrenze zu

durchschneiden haben. Daß in Bezug auf diese Verbindung die Städte Rostock und Wismar durch ihre Eisenbahnverbindung vor Lübeck begünstigt sein würden, wollen wir keineswegs in Abrede stellen. Wenn man aber bedenkt, daß das Quantum des von dort kommenden, oder dorthin gehenden Gutes niemals hinreichen wird, um Schiffsladungen ganz, oder zu größerem Theile auszufüllen, geschweige eine regelmäßige Schiffsverkehrsverbindung, wie sie der Expeditions-handel unbedingt verlangt, zu unterhalten, wird dieser Vortheil den Städten wenig Nutzen, und den eifrigsten Gegnern Lübecks nur die Befriedigung gewähren, daß Stettin auch die letzten Ueberreste jenes Verkehrs an sich ziehen wird, wie es den bei weitem größten Theil schon an sich gezogen, und unsern Gegenden gänzlich entfremdet hat.

Aus dem Vorstehenden ergibt sich also, daß die Eisenbahnen der Städte weder Lübecks Wasserverbindungen mit Holstein, Lauenburg, Hamburg und Hannover zc. zu ersetzen, noch auch Hamburgs Nähe auf Rostock und Wismar zu übertragen im Stande sind, vielmehr Lübeck durch die Vortheile seiner Lage an und für sich befähigt ist, einerseits den Export nach dem Norden wohlfeiler zu beschaffen, andrerseits aber die importirten nordischen Producte den Consumenten in Hamburg, Hannover u. s. w. billigeren Preises zuzuführen. Es beruht daher auf einer unrichtigen Berechnung, wenn man dennoch den Verbindungsweg über Rostock und Wismar allgemein hin als den besten bezeichnen zu können meint. Die Schnelligkeit des Eisenbahntransports aber ist jenen Vortheilen gegenüber nur von geringem Belang, da es bekanntlich im kaufmännischen Verkehr, insbesondere beim Verkehr von und nach der See auf einige Stunden oder Tage längeren Transportes gar nicht ankommt.

Demnach würde sich auch hier die vielfach gemachte Erfahrung bestätigen, daß Eisenbahnen, wo sie mit den natürlichen Verhältnissen im Bunde stehn, belebend und fördernd auf den Handelsverkehr einzuwirken vermögen, daß ihnen aber an und für sich die Kraft nicht inne wohnt, die Natur der Dinge vollkommen umzugestalten. Wenn Verkehrserleichterungen überhaupt von allein entscheidendem Einflusse wären, so müßte es doch wahrlich Wunder nehmen, daß Lübeck, ungeachtet der Hemmnisse, welche seinem Verkehr von Seiten Dänemarks so viel möglich in den Weg gelegt sind, ungeachtet der Vortheile, welche Rostock und Wismar durch ihre Chausseeverbindungen vor Lübeck lange voraus hatten, ungeachtet der Begünstigung, welche Kiel durch seine Eisenbahnverbindung erfahren, seine Bedeutung für den nordischen Handel zu behaupten vermocht hat. Das Geschick ist aber darum, weil es der Stadt Lübeck für den nordischen Handel eine besonders günstige Lage angewiesen, gegen Rostock und Wismar nicht ungerathet gewesen, denn es hat ihnen diesen Vortheil in andrer Weise reichlich ersetzt. Dieses vorurtheilsfrei anzuerkennen, scheint uns der Würde der Städte angemessener, als eine Politik vorwalten zu lassen, die weder ihnen, noch dem Lande ersprießlich werden kann. Vor Allem wolle man bedenken, daß selbst, wenn es zu erreichen wäre durch Hemmung jeder freieren Bewegung, durch Verweigerung solcher Verkehrsmittel, wie sie als Zeitbedürfniß allgemein anerkannt sind, Lübeck's Concurrenz mehr und mehr zu beseitigen, gerade Hamburg's und Stettin's Concurrenz, die — wie das die Rostocker Artikel theilweise auch anerkennen — schon jetzt im nordischen Handel sehr bedeutend ist, nur um so mächtiger hervortreten würde. Ob es den Mecklenburgischen Städten gelingen würde, auch gegen

diese durch ihre Lage und den Besitz großer Handelskräfte so mächtigen Handelsplätze mit Erfolg in die Schranken zu treten, darf wohl mit Recht bezweifelt werden. *) Die Beeinträchtigung Lübeck's würde also nur dahin führen, diese Handelsplätze auf Kosten des mecklenburgischen Landes zu begünstigen; dazu wird aber das Land selbst niemals die Hand bieten wollen.

Die Rentabilität der concessionirten Schienenwege.

Unter allen Gründen, welche gegen die Lübeck-Schweriner Bahn geltend gemacht worden, verdient wohl der die geringste Beachtung, daß die Rentabilität der bereits concessionirten Schienenwege durch jene Bahn gefährdet werde. Daß die Bahnstrecke von Hagenow nach Schwerin, so wie die theilweise auf Landeskosten erbaute Hamburg-Berliner Bahn durch Lübeck's Anschluß an Frequenz, mithin an Rentabilität gewinnen würden, springt so sehr in die Augen, daß es kaum einer Hinweisung darauf bedarf. Den Schienenwegen nach Rostock und Wismar kann aber die Lübeck-Schweriner Bahn aus dem einfachen Grunde nichts entziehen, weil diese Städte selbst durch Lübeck's Isolirung es niemals erreichen werden, von Lübeck's Handel einen erheblichen Theil an sich zu

*) In Bezug auf Rostock sagte schon ein aus Wismar geschriebener Artikel vom Februar d. J.: „Aber wie Rostock auch bauen möge, die Rostocker Bahn kann nie eine neue Handelsstraße begründen; — gegen Kiel (also selbst gegen Kiel!) und Stettin kann es nun einmal mit Erfolg nicht in die Schranken treten.“ — S. v. Reden, die Eisenb. Deutschl. I. p. 1951.

ziehen. Wir wissen nicht, ob überhaupt die Besorgnisse, welche man in Betreff dieser Bahnen wohl geäußert hat, begründet sind; so viel aber will uns als wahrscheinlich bedünken, daß, wenn die letzteren mit Lübeck's Anschlüsse nicht zu rentiren vermögen, sie ohne denselben noch viel weniger werden auf Ertrag rechnen können. Denn es ist vorauszusehn, daß, wie erfahrungsmäßig jede Erweiterung des Eisenbahnnetzes den Ertrag der bereits vorhandenen Bahnen erhöht, so auch Lübeck's Anschluß dazu beitragen wird, die Frequenz der bereits genehmigten Bahnen zu vermehren, indem derselbe ihnen einen Verkehr zuführt, auf den sie bisher gar nicht rechnen konnten. Es ist also gerade das Motiv, welches gegen die projectirte Bahn gerichtet war, vorzugsweise geeignet, die Concessionirung derselben zu unterstützen.

Wir würden mit den vorstehenden Bemerkungen schließen können, da sie zur Genüge den Beweis enthalten, wie sehr es den Gründen an Haltbarkeit gebricht, welche man gegen die Lübeck-Schweriner Bahn vom mecklenburgischen Standpunkte geltend zu machen versucht hat. Indessen können wir nicht umhin, darauf aufmerksam zu machen, daß die vorliegende Eisenbahnfrage noch einen nationalen Gesichtspunkt für die Beurtheilung darbietet, der um so weniger ganz unerwähnt bleiben durfte, als gerade die nationalen Interessen es sind, welche bei den deutschen Ständen, insbesondere seit neuerer Zeit, eine ebenso würdige als kräftige Vertretung gefunden. Ob die Städte so weit gehn werden, auch von diesem Gesichtspunkte aus die Verweigerung der Lübeck-Schweriner Bahn rechtfertigen zu wollen? Auf diese Frage bedürfen wir wohl

kaum einer Antwort, denn sie liegt sehr unzweideutig in dem Umfande, daß die Rostocker Artikel es sehr sorgfältig vermieden haben, auf diesen Gesichtspunkt einzugehn. Wie ließe es sich auch mit den Interessen deutscher National-Wohlfahrt vereinigen, wenn man einer deutschen Stadt, zumal einer Handelsstadt, die Gunst versagen wollte, derjenigen Verkehrsmittel theilhaftig zu werden, die als Erforderniß unserer Zeit anerkannt, und bereits das Gemeingut aller bedeutenderen Städte Deutschlands geworden sind? Was würde sich, wenn auch nur mit einigem Schein, für eine Politik sagen lassen, die nichts weniger im Schilde führt, als dem Nachbarstaate durch Hemmung der ihm nothwendigen freien Bewegung diejenigen Lebens Elemente zu entziehen, auf denen seine Existenz vorzugsweise beruht? Es wäre hier wohl der Ort, gerade auf diesen Gesichtspunkt näher einzugehn; indessen ist demselben neuerdings bei einer andern vielbesprochenen Veranlassung eine so ausführliche Behandlung zu Theil geworden, *) daß eine Wiederholung des bereits an andern Orten Gesagten für überflüssig erscheinen möchte.

Ob es uns gelungen ist, auch die eifrigsten Gegner der Lübeck-Schweriner Bahn von unserer Ansicht zu überzeugen, müssen wir dahin gestellt sein lassen. Freilich, wer es vorzieht, sich unbestimmten Hoffnungen hinzugeben, dem wird auch selbst das nicht einleuchten, daß es ein Unrecht wäre, einen durch seine Städte, wie durch Fruchtbarkeit des Bodens gleich ansehnlichen Landesheil principiell von den Wohlthaten

*) Wir verweisen in dieser Beziehung namentlich auf die beiden Schriften: „Lübeck's Bedrückung durch die dänische Politik“ und „die Verweigerung der Lübeck-Büchener Eisenbahn.“

der Eisenbahnverbindung auszuschließen. Dem Lande aber darf es eine Beruhigung gewähren, daß die Entscheidung in die Hände von Männern gelegt ist, deren Unabhängigkeit in Gesinnung und Ueberzeugung dafür bürgt, daß die ob-schwebende Frage zum Wohle und zur Ehre des Landes eine befriedigende Lösung erhalte.



MKL K 4015

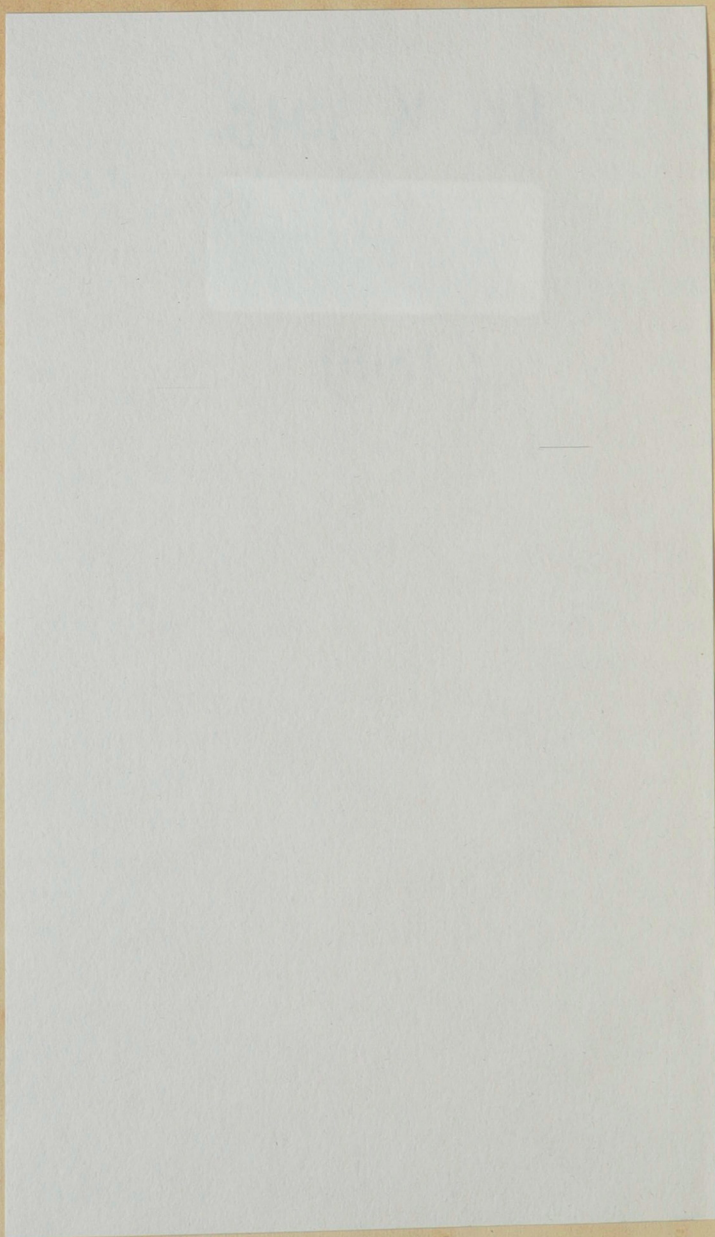
LBMV Schwerin

33

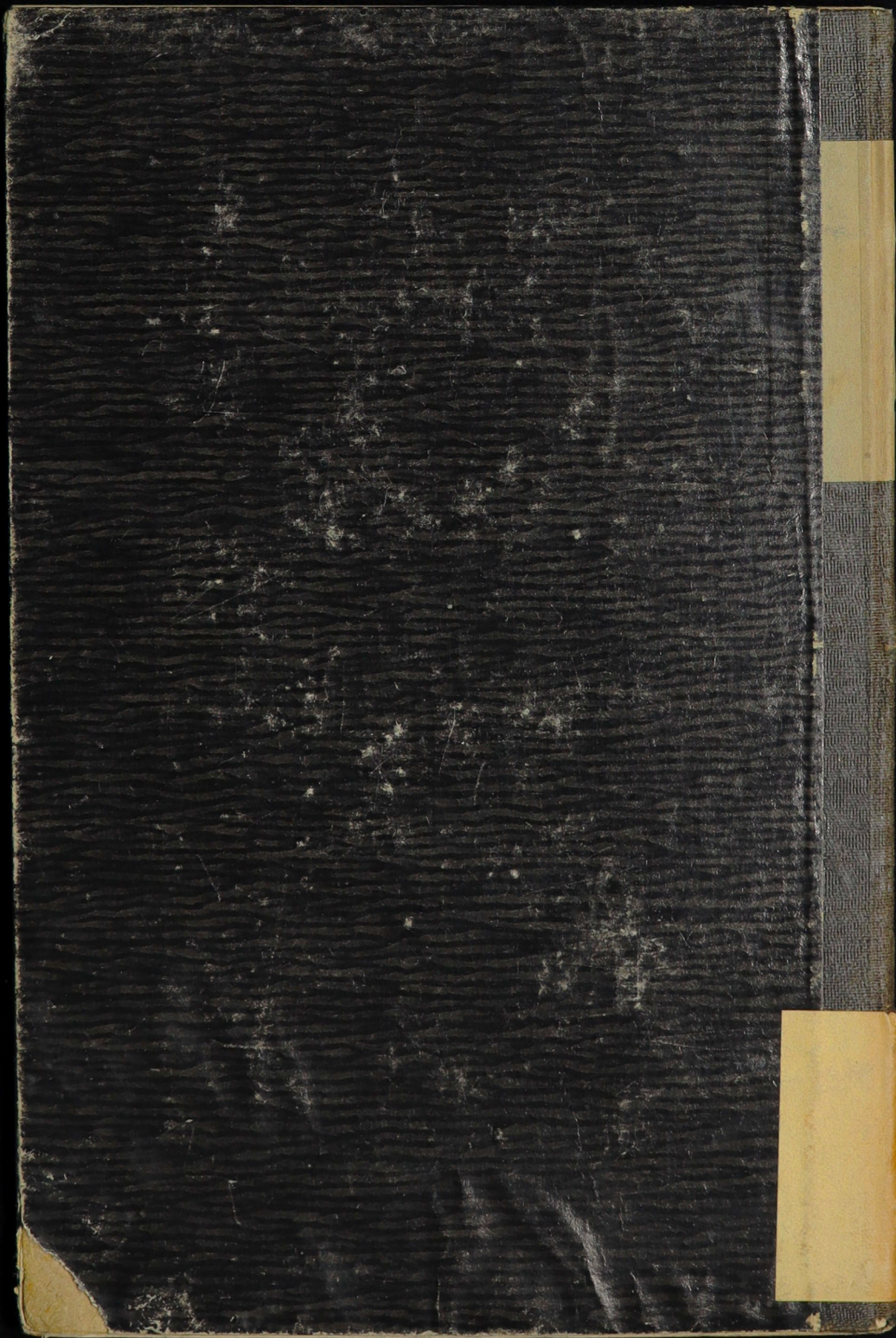
004 476 778

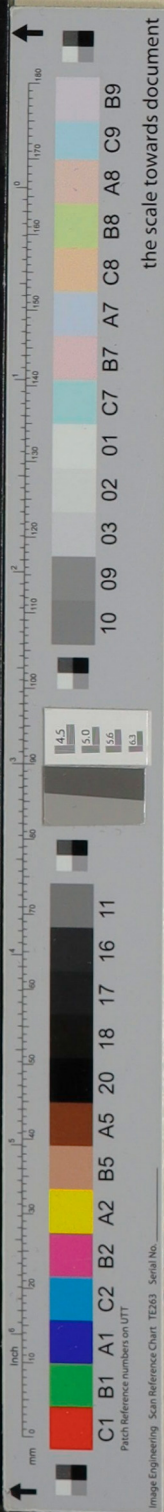


(1845)









the scale towards document

— 12 —

Erdboden hinweg, was würde Holstein sein?
Hamburg und Altona für den Verlust Hamburgs
eine Entschädigung gewähren können? Wenn
sich nicht im Mindesten mit Hamburg ver-
gleichet, ist es doch eine Stadt, wie sie das eigne
Größe und Wohlhabenheit nicht besitzt, eine
Festung nicht in ihren Mauern verschlossen
überflutet vielmehr sich schon jetzt zu Tausenden
des Mecklenburgischen Landmannes befindet,
den Seiten um so mehr ausbreiten wird, je
dazu angebahnt werden. Dadurch ist Lübeck
selbst wieder eine Quelle der Wohlhabenheit,
die zu verschließen, deren Lauf zu hemmen un-
möglich ist. Des Landes liegen kann.
Ich hier ferner noch anführen, daß die Lübeck-
er auch Mecklenburgs Verkehr mit Holstein
daß, wenn dereinst eine Lübeck-Kieler Bahn
geleitet sollte — wie Kiel es entschieden gewünscht
mehr wünschen wird, — ein großer Theil des
Verkehrs durch Mecklenburg seinen Weg nehmen
wird, erscheint dieses Moment, so bedeutend es an
sich, dennoch jenen höheren Rücksichten gegenüber
steht, daher wir uns bei einer bloßen Andeutung
begnügen.
Die Städte Rostock und Wismar.
Wie verhalten sich dem gegenüber die Interessen der Städte
Rostock und Wismar? Sind sie der Art, daß sie sich den
Interessen an die Seite stellen können?