

Dieses Werk wurde Ihnen durch die Universitätsbibliothek Rostock zum Download bereitgestellt.

Für Fragen und Hinweise wenden Sie sich bitte an: digibib.ub@uni-rostock.de .


Das PDF wurde erstellt am: 10.01.2026, 06:02 Uhr.

Karl Alexander Bolton

Bemerkungen über die Lübecker Denkschrift: die Lübeck-Schweriner Eisenbahn in ihrem Verhältniß zu Mecklenburg und seinen Seestädten

Rostock: Druck von J.W. Oeberg, [1845]

<https://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1896411525>

Druck Freier  Zugang



[Bolten]

Bemerkungen über die Lübecker
Schrift.

[1845.]

Mkl K

4820

1910 4255

Abby. K.
4020.



Bemerkungen

über

die Lübecker Denkschrift:

die Lübeck-Schweriner Eisenbahn

in ihrem Verhältniß

zu

Mecklenburg und seinen Seestädten.

(Hollten)



Rostock,

Druck von J. M. Deberg.

1845

90

Beantwortung

1861

die Bibliothek

die Bibliothek

in dem

1861

und seinen



1861

1861

Bemerkungen

über

die Lübecker Denkschrift:

die Lübeck-Schweriner Eisenbahn

in ihrem Verhältniß

zu

Mecklenburg und seinen Seestädten.

Rostock,

Druck von J. M. Deberg.

Verordnungen

des Königs Friedrich Wilhelm I.

über die Einrichtung

in Berlin

So eben kommt uns die Schrift „die Lübeck-Schweriner Eisenbahn in ihrem Verhältnisse zu Mecklenburg und seinen Seestädten“ zu Gesicht. Es ist dies die erste Schrift, in welcher die Interessen Lübecks aus einem specielleren Gesichtspunkte vertheidigt werden. Bisher beschränkte man sich zur Erreichung seiner Absichten auf den regen und höchst allgemeinen Standpunkt der inter-rationalen Beziehungen. Die genannte Schrift lieft sich leicht und ist bestechlich; aber darin besteht auch ihr ganzes Verdienst. Ihre Argumente sind unwahr, unsich-haltig und einander widersprechend; ihre Folgerungen sind schief und unschlüssig.

Man hat übrigens, und aus leicht erklärlichen Gründen, mit der Edition dieser Schrift so lange gewartet, daß zu einer umfänglichen Widerlegung derselben keine Zeit mehr ist. Es kann nur noch eine allgemeine Besprechung der in derselben entwickelten Hauptmomente stattfinden. Doch auch diese genügt zu der vollständigen Begründung des ausgesprochenen Urtheils.

Bereits im Eingange begegnen wir einer absichtlichen Entstellung der Wahrheit. Der Verfasser macht uns zum Vorwurf: wir wären erst sehr spät mit gründlicheren Erörterungen in der bezüglichen Angelegenheit aufgetreten. Aus diesem Vorwurfe wird die Folgerung gezogen, daß, da wir gerade so und nicht anders uns verhalten hätten, es mit unserer Sache schlecht stehe und wir selbst von deren Unhaltbarkeit Ueberzeugung gewonnen hätten.

Wir verdanken es Lübeck nicht, wenn es für seine Sonder-Interessen in die Schranken tritt; aber wir nennen den Gegner unedel, der den Kampf mit Spott und Verhöhnung eröffnet.

Bis zu dem Augenblick nämlich, daß unsere Regierung es angemessen fand, mit ihrer, die Lübecker Eisenbahn betreffenden, Proposition bei Eröffnung des diesjährigen Landtages hervorzutreten, mußte Niemand, am wenigsten wußten es die Seestädte, daß Lübeck die Concession zu einer Eisenbahn-Anlage auf Schwerin in Aussicht gestellt sei. Diese seit 1843 bestehende Zusicherung an Lübeck, oder wie der Verfasser der abseitigen Schrift sie nennt: „diese freundliche Bereitwilligkeit“ war für unser Land ein ungeahntes Geheimniß. Unsere Regierung und der nachbarliche Staat haben übereinstimmend das tiefste Schweigen bewahrt. Aber nicht allein dies. Die ertheilte Erlaubniß, zwischen Lübeck und Schwerin ein Nivellement vornehmen zu dürfen, erfüllte unsere Handelswelt und alle mit den diesseitigen Interessen Betraueten, mit einem tiefen Schrecken. Auf desfallsige Anfragen erhielten wir aber die beruhigende Antwort: die erbetene Erlaubniß zum Nivelliren habe man Lübeck nicht vorenthalten können, allein an eine Concession für die Bahn selbst sei damit noch nicht zu denken.

In dieser Veranlassung durften wir alle Befürchtungen beseitigt halten. Wir ließen Lübeck sich in seinen allgemeinen Declamationen ergehen, und fanden um so weniger Veranlassung, einzelne von dieser Bahn sprechende Zeitungs-Artikel zu beleuchten, als dieselben nie von Lübeck ausgingen.

Erst, als die landesherrlichen Propositionen zum diesjährigen Landtage bekannt wurden; erst, als man von den über unser Land gesendeten Commissairen Lübeck's unter-

richtet wurde, erst, als man von der Verwilligung enormer Summen für geheime Zwecke Kunde erlangte, tauchte die frühere Besorgniß wieder hervor. Denn jene Propositionen waren in Bezug auf die Eisenbahn-Angelegenheit höchst allgemein gehalten, diese Cmissaire deuteten an, daß jetzt das Project zu einer Lübeck-Schweriner Bahn den Ständen vorgelegt werde und opferten Zeit und andere Vortheile, eine uns feindliche Sympathie für die Interessen Lübecks hervorzurufen; diese Verwilligung endlich erschien um so bedenklicher, als der Lübecker, ohne sehr genügende Veranlassung, zu geben eben nicht gewohnt ist.

Jetzt beeilte man sich auch sofort, die für das diesseitige Interesse anrätlich erscheinenden Schritte zu thun. Aber, weil die Regierung die früheren Andeutungen, daß eine Bahnanlage zwischen Lübeck und Schwerin noch nicht in Aussicht stehe, vom Bestande ließ, enthielt man sich billig und geziemend aller öffentlichen und aller durchgreifenden Schritte; denn diese würden ja Mangel an Vertrauen zu unserer Regierung bekundet haben. Man beschränkte sich auf einzelne Vorstellungen bei unserer Regierung.

Indeß, am 13. d. M. ist auf dem Judenberge denn der Schleier des Geheimnisses gefallen, und wir sind eines andern belehrt. Die landesherrliche Proposition, betreffend die Lübeck-Schweriner Eisenbahn, traf uns eben so unerwartet, als die gesammte Ritterschaft die Verordnung vom 24. v. M. Letztere hatte die Machtvollkommenheit die etwanigen Folgen der genannten Verfügung selbstständig abzulehnen; diese Befugniß haben wir freilich nicht, wohl aber das Vertrauen, daß unsere Stände, mit denen wir immer treu aushielten, für uns die Vermittlung übernehmen.

Von der obigen Zeit an haben wir aber auch alle diejenigen Schritte, welche innerhalb der gesetzlichen

Schranken geschehen konnten, mit Offenheit und Ehrlichkeit gethan.

Wir haben absichtlich bei der Darstellung dieser factischen Verhältnisse länger verweilt, damit, die Sache gehe nun aus, wie sie wolle, man uns wenigstens nicht weiter den Vorwurf des abseitigen Verfassers, wir hätten, in Erkennung der Mißlichkeit unserer Sache, die Hände müßig in den Schooß gelegt, mache, und zu dem dießseitigen Verlust nicht noch kränkenden Spott und verletzenden Hohn hinzufüge.

Welche Gründe unsere Regierung zur Geheimhaltung der seit Jahren von Lübeck gegebenen, bezüglichen Versicherung hatte, wissen wir nicht. Es mag sein, daß unser freundnachbarlicher Staat Lübeck die Geheimhaltung ausbedungen hat, damit er befähigt bleibe, uns unvorbereitet und hinterrücks zu überfallen und so seines Sieges gewisser zu sein.

Der Verfasser der abseitigen Schrift vermeint dann, die bezügliche Bahnanlage nütze vornämlich den Interessen unseres Landes; er geht in seiner Naivität so weit, uns zur Dankbarkeit gegen Lübeck, wenn dasselbe die Geneigtheit hätte, auf Schwerin zu bauen, zu verpflichten. Es sind bereits die Nachtheile unsers Landes überzeugend und in Zahlen nachgewiesen. Der Zweck dieser Schrift geht nur auf die Widerlegung der vorgenannten Brochüre. Es bedarf daher hier Orts nicht der wiederholten Erörterung dieser Nachtheile. Dagegen aber soll da, wo der abseitige Verfasser es versucht hat, die dießseitigen Vortheile aus der bezüglichen Bahnanlage hervorzustellen, der Nachweis, wie höchst mißlungen sein Versuch geblieben ist, nicht fehlen.

Der jenseitige Schriftsteller versucht uns weiter mit seiner Behauptung, pag. 5, bei der Gestattung des dießsei-

tigen Eisenbahn-Systeme sei es von selbst gegeben, daß Lübeck sich demselben in Schwerin anschließen würde, zu täuschen. Erst jetzt, nachdem das staatskluge Dänne-
mark die Bahnanlage durch seine Staaten Lübeck definitiv verweigert hat, kommt Lübeck zu uns und sucht hier den Vortheil, den Dänne-
mark zu seinen Gunsten nicht aufopfern will. Obwohl dieser mißlungene Versuch, durch Dänne-
mark eine Bahn zu erhalten, aller Welt offen vorliegt, glaubt der abseitige Verfasser uns noch sagen zu können, in Schwerin erkenne Lübeck den richtigen Punkt für seinen Anschluß an das deutsche Eisenbahn-Netz. Hat der Verfasser vergessen, daß Lübeck in allen wegen der bezüglichen Bahnanlage durch Dänne-
mark gewechselten Schriften selbst versichert, daß seine natürliche Handelsbasis die Verbindung mit Hamburg sei! der Weg nach Hamburg über Schwerin aber ist gerade dreimal so groß, als der durch Holstein. Bei dieser offenkundigen Sachlage mit derartigen Vorpiegelungen aufzutreten, bekundet eine rücksichtslose Unhöflichkeit gegen den, an welchen man sich mit denselben wendet. — Im Uebrigen ergibt sich aus der weitern Darstellung des Verfassers, daß er selbst nicht einmal die Consequenz hat, diese Ansicht durchzuführen. Er deutet bereits auf eine demnächstige Bahnanlage nach Büchen. Wir geben ihm hier insoweit vollkommen Recht, als voraussehentlich die dänische Regierung, sobald Lübeck die Schweriner Bahn erlangen sollte, diesem die Concession für eine Bahn nach Büchen nicht weiter vorenthalten wird. Denn mit dem Anschlusse Lübecks an das deutsche Eisenbahnnetz ist das Motiv der bisherigen Verweigerung Dänne-
marks, den Handel seines Landes ohne Rücksicht auf Lübeckische Interessen zu heben, weggefallen. Die Folgen dieser Bahn auf Büchen hat unser Verfasser ebenfalls durchblicken lassen. Diese nähere Bahn wird

Lübeck nämlich eingeständlich zur Vermittelung seines Waarenverkehrs mit Hamburg und dem Süden Deutschlands benutzen. An Dänemark allein wird es also dann den Transit-Zoll zahlen. Die Bahn auf Schwerin dagegen, welche es von der Grenze in das Herz unsers Landes führt, wird ihm zu einem Absatzweg für seine Einfuhr-Artikel an uns dienen; und auf ihr wird es den Gewinn, den die Vermittelung des Kaufmanns erzielt, aus dem Lande und in seine Thore führen. Unsere Producte wird es aber auf derselben ebensowenig entgegennehmen, als es sich diese bisher auf der bestehenden Chaussee hat zuführen lassen.

Folgen wir hiernächst dem Verfasser zu seinen Bemerkungen rücksichtlich

des Landes-Interesses.

Gleich anfänglich ertappen wir ihn bei einer Verdrehung unserer Worte. Er schiebt uns die Schlussfolgerung unter: die projectirte Bahn beeinträchtigt das Interesse von Rostock und Wismar, folglich das Interesse des Landes. Dies haben wir nicht behauptet; wenn wir auch allerdings die enormen Nachtheile nachgewiesen haben, die den genannten Städten aus derselben erwachsen.

Es leuchtet aber ein, und dies ist, was wir sagten, daß die diesseitigen Seestädte die natürlichen Vermittler des Absatzes der diesseitigen Producte sind; daß sie, je günstiger sie gestellt werden, je mehr Handelsverbindungen ihnen eröffnet werden, je höhere Preise für die Export-Artikel vermitteln, je billiger den Import liefern können; es leuchtet ein, daß, je größeren Verkehr sie dem Lande zuführen, desto größer der Vortheil des Letzteren ist, da die Segnungen eines ihnen gesicherten Verkehrs auch in die entferntesten Theile des Landes fließen.

Aber wenn man sorglich bemüht sein würde, den Gewinn, den sie für ihre Mühe, den Verkauf und Einkauf des Landes zu unternehmen und zu vermitteln, billig bedingen, ihnen zu entziehen und Fremden zu geben, dann müssen sie allerdings fremder Concurrnz weichen; dann aber können sie mit den geringer gewordenen Mitteln die Producte des Landes nicht angemessen mehr verwerthen, dann können sie, die todten Städte, dem Lande Verkehrt und mit ihm Gewinn ferner nicht zuführen, dann werden sie, der Seegen, eine Last desselben.

Unser Verfasser hat allerdings Recht, daß das Landes-Interesse dasjenige Element ist, auf dem das Gedeihen des Landes beruht, die höchste Rücksicht abgiebt, von der die allgemeine Wohlfahrt bedingt ist. Es ist ferner richtig, daß zur Zeit Ackerbau und Viehzucht die Hauptfactoren unserer Deconomie bilden. Allein muß nicht unser unablässiges Bestreben dahin gerichtet sein, den Handel und die Industrie aus der bisherigen secundären Stellung hervorzuhoben, damit wir den beiden bereits gewichtigen Factoren zwei neue an die Seite stellen, und somit, weil vier mal vier mehr giebt, als zwei mal zwei, unsern allgemeinen Wohlstand verdoppeln. Wir wollen aber auch hiermit noch nicht zufrieden sein, wir wollen darum den Handel und die Industrie noch mehr emporheben, damit die bereits bestehenden vorzüglichen Factoren unserer Deconomie zu noch höherer Bedeutung und zu noch größerer Vorzüglichkeit gelangen mögen. Es ist also ein sehr schiefer Schluß, wenn unser Verfasser als die allein zur Beantwortung stehende Frage die folgert: welcher Einfluß steht von dieser Bahn auf die Landesproduction zu erwarten!

Dem Verfasser muß übrigens seine Schwäche zu einer seinem Interesse genügenden Beantwortung auch nur die-

fer einen Frage recht klar und bewußt gewesen sein. Denn er beginnt hier, wo er von Viehzucht sprechen sollte, mit einer allgemeinen Empfehlung schneller Transportmittel, als geeignet zur Beförderung geistiger Cultur. Das hierüber Gesagte gestehen wir ihm um so lieber zu, als es einmal gar nicht zur Sache gehört, als dann die in Aussicht gestellten geistigen Fortschritte bereits durch unsere Landesbahnen vollständig gesichert sind.

Nach dieser Abschweifung kehrt der Verfasser zur Sache zurück, indem er uns den Lübecker Markt zur Verwerthung unserer Producte in Aussicht stellt. Er benimmt sich aber hiebei sofort mit der den Lübecker Kaufmann, der nur in sicheren, nie aber in gewagten Speculationen zu verdienen gewohnt ist, auszeichnenden peinlichen Vorsichtigkeit.

Mit der größten Naivität, aber um sicher seiner Stadt den Rücken zu decken, stellt er diesen Absatzmarkt nur und nur in Aussicht; es sei möglich, daß Lübeck kaufe, ruft er uns zu! Aber er mag sich auch nicht zu großen Geschäften betheiligen, daher kennt er von allen landwirthschaftlichen Producten nur eins, das Korn; von der Wolle, von dem Holz, von der Butter, weiß er gar nichts! Aber schon bei diesem einen Artikel räumt er ein, daß wir für die Producenten desselben bessere Kaufleute wären, daß Lübeck uns im Kornhandel nachstehe; und deutlich erklärt er, daß man uns diesen Handel nicht freitig machen werde. Der Mann hat von seinem Standpuncte aus Recht, denn in dem Kornhandel wird häufig viel gewagt und viel verloren, und es ist kein Geschäft für einen, die Vorsicht über alles setzenden Lübecker Kaufmann.

Der Ernst der Sache untersagte es, sonst würde uns der Vorschlag unsers Verfassers, unsere Producenten könn-

ten im Kleinhandel und im Höcker-Geschäfte ihr Korn in Lübeck unmittelbar an die Consumenten verdetailiren, zu großer Heiterkeit gestimmt haben. Wann mag wohl in Rostock der Fall vorgekommen sein, daß der Producent mit seinen drei und mehreren mit Korn beladenen Wagen von einem Bäcker und von einem Consumenten zu dem andern gefahren ist, oder auf dem Markte sein Korn verdetailirte.

Bekanntlich haben Rostock und Wismar, von allen Ostseehäfen stets die höchsten Preise bezahlt. Ersteres hat stets gekauft. Der Landmann war dabei nie von dem Rostocker Kaufmann abhängig; dieser hat ihn stets aufgesucht, um ihm seine Producte zu verwerthen. Es giebt gewiß sehr wenige Landleute bei uns, auf deren Höfen je ein Lübecker Kaufmann, um ihnen ihre Producte abzukaufen, gewesen ist; dagegen haben sie sich stets unverdrossen eingestellt, um ihre Waare an den Landmann zu verkaufen, und den Gewinn, den dieser für seine Producte von uns erzielte, sich anzueignen.

Gerade die Mittheilung des Ankaufs der kleinen Quantität Getreide in Neustadt und Femarn zeigt so recht deutlich, was unsere Producenten von den Lübecker Kornhändlern zu erwarten haben. Wiewohl diesen unser Mecklenburg näher gelegen ist, wendeten sie sich nach den genannten entfernteren Orten und unzweifelhaft deswegen, weil sie an diesen so billige Preise bedingen konnten, daß sie ungeachtet größerer Müheverwaltung, höherer Reisekosten und bedeutenderer Frachtspesen noch Gewinn hatten. Die Preise unserer Märkte haben wir nie durch Herbeiholung einer solchen Concurrnz zum Nachtheil des Landmanns gedrückt.

Fast unverschämt möchte man unsern Verfasser nennen, wenn er der erst von ihm selbst hervorgehobenen Viehzucht

nicht weiter erwähnt; diesen, nach seinem eigenen Eingeständniß, besonders gewichtigen Factor unserer Deconomie ganz auf sich beruhen läßt. Warum hat er uns nicht gesagt, es sei möglich, daß die fetten Weiden Holsteins untergehen und wir dann Aussicht gewinnen würden, unser Fettvieh an die dortigen Schlächter zu verwerthen! Er hat übrigens einen guten Grund zum Schweigen gehabt; denn er wollte uns nicht sagen oder erkennen lassen, daß die Lübecker Bahn zum Nachtheil unserer Producenten das Fettvieh aus dem Holsteinischen uns zuführen könnte oder gar durch unser Land zu unserer bisherigen Absatzquelle, nach Berlin bringen möchte.

Schon diese Erörterung zeigt denn, daß gerade das Landesinteresse es erfordere, unsere Seestädte in der bewegten Beziehung zu schützen. Diese nehmen den Producenten die Wolle, das Korn, das Holz, den Ertrag der Viehzucht ic. und zwar zu Preisen ab, die sonst nirgends bezahlt werden. Daher kommen selbst die Landleute aus den Gegenden Stralsund's, Demmin's ic. mit ihren Producten zu ihnen, weil sie einmal wissen, Käufer zu finden und die höchsten Preise zu erhalten. Je mehr Erwerbsquellen wir haben, desto mehr werden wir zahlen können; die Schmälerung dieser Quellen in der bloßen Aussicht auf die Gewinnung eines uns eingeräumtermaßen nachstehenden Absatzmarktes widerspricht den ersten Anforderungen der Politik und der Nationalöconomie.

Die uns ferner gezeigte Aussicht auf die durch Vermittelung Lübeck's herbeizuführende Verbindung mit dem Innern Deutschlands ist wohl nur das Product eines Scherzes. Diese Verbindung haben wir längst, diese Handelsstraße geht gerade mitten durch unser Land und nicht über Lübeck.

Es ist die fernere Behauptung, Lübeck sei der natürliche Absatzmarkt für einen großen Theil unseres Landes, durchaus unrichtig. Boizenburg und Wismar liegen dem genannten Theile an sich zugänglicher. Freilich ist zur Zeit, aber in Folge unserer eigenen national-öconomischen Kurzsichtigkeit die Verbindung dieses Theiles unseres Landes mit Lübeck erleichtert durch die dem Interesse des letzteren gegebene Chaussee. Wir beeilten uns, den Anforderungen Lübeck's eine Chaussee zu geben; aber für die gerechten und billigen Wünsche Wismars, auf Grevismühlen eine Chaussee zu erlangen, hatten wir kein Ohr. Allein, diese in Folge der Verheißungen Lübeck's errichtete Chaussee sollte eine eiserne Warnungstafel für uns sein, wenn Lübeck von der Beförderung des Landes-Interesses redet. Auf dieser Chaussee hat Lübeck sich keine Producte unsers Landes zuführen lassen, um deren Verwerthung uns zu vermitteln. Auf dieser Chaussee hat es uns seine Material- und Manufactur-Waaren zugeführt und zum Nachtheil unserer Landstädte dieselben unmittelbar an die Consumenten verkauft; auf dieser Chaussee hat es seine zudringlichen Weinreisenden über unser Land geschickt, die mit seltner Beharrlichkeit nicht eher aus der Behausung des Bewohners des platten Landes weichen, bis ihnen, und sei es nur um den Zudringlichen zu entfernen, etwas abgenommen ist; auf dieser Chaussee hat es uns durch die Vermittelung seines Johannes Hudoffsky seine ungezählten Lotterieloose zugefertigt; kurz, es hat auf dieser Chaussee uns alle seine Betriebsgegenstände zugeführt, und auf derselben nichts zurückgenommen als unser Geld; als das Geld, was die Vermittelung der Seestädte den Producenten für den Ertrag seiner Anstrengungen verschafft hatte. —

Der Ruhm, den der Verfasser darin findet, daß der Ueberfluß des Reichthums Lübeck's jetzt zu Tausenden in den Händen des Mecklenburgischen Landmanns sich befindet, ist ein eitler; deshalb ist Lübeck keine Quelle für Mecklenburgs Wohlhabenheit. Es ist die engherzigste Benützung der Kapitalien, dieselben zinstragend zu belegen. Erhalten wir in dieser Weise freilich das Geld, was es uns im Handel abgenommen hat, von Lübeck zurück, so ist es zum doppelten diesseitigen Nachtheil, denn das von uns erhandelte Kapital wird jetzt in eine von uns zu erlegende Rente verwandelt.

Bei unseren geordneten Kreditverhältnissen, bei unserer bekannten Solidität bitten uns, und mit Recht, Hamburg, Hannover, Braunschweig, Hessen 2c. notorisch um die Abnahme ihrer Kapitalien und fühlen sich dankbar verpflichtet, wenn wir sie nehmen.

Die endliche Andeutung der Folgen einer Lübeck-Kieler Bahn mag auf sich beruhen bleiben, da der abseitige Verfasser bei aller Dreistigkeit über diesen Grund doch selbst erröthet.

Wir wenden uns zu der abseitigen Besprechung des Interesses der Seestädte.

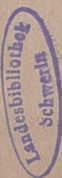
Was er im Anfange seiner Schrift in Abrede nahm, räumt der Verfasser hier im Widerspruche mit sich selbst ein; er räumt es ein, weil er die Unmöglichkeit des Längens erkennt. Die hohe Bedeutung der Seestädte für das Land giebt er zu und sind seine eignen Worte:

daher dem Lande daran liegen muß, die Städte in ungeschwächter Kraft und Blüthe zu erhalten, denn sie haben auch ferner eine Aufgabe für das ganze Land zu erfüllen.

Die Anerkennung dieses Jurufs aus dem feindlichen Feldlager würde die ganze Frage erledigen. —

Wo der Handel keinen Vortheil hat, da hat er Schaden, eben weil sein Grundbegriff der Vortheil ist. Daher ist das Bemühen unsers Verfassers nachzuweisen, die Lübeck-Schweriner Bahn würde uns nur einige erwünschte Vortheile vorenthalten, in sich selbst widersprechend. Ueberdies verweist er hier sofort, im Gegensatz mit seinen obigen Behauptungen, die Producenten zur Verwerthung ihrer Producte an unsere Seestädte, er spricht diesen ausschließlich den Kornhandel zu. Es ist wahrhaft betäubend, zu sehen, daß die abseitige Dreistigkeit so weit gehen darf, daß sie mit dieser Verweisung offen eingestehen kann, sie beabsichtige die beanspruchte Bahn nur zum ausschließlich eigenen Vortheile zu erhalten, und dabei noch auf den Erfolg ihrer Bestrebungen rechnen mag. —

Unser Verfasser concentrirt dann seine ganze Kraft auf den Handel mit den nordischen Producten. Wir können an sich ebenso gut und ebenso billig diese Producte einkaufen und folgeweise auch ebenso gut und ebenso billig verkaufen wie Lübeck. Daher beabsichtigen wir diesen Handel zu erweitern, den mit den nordischen Staaten bestehenden Verkehr zu vermehren und den aus ihm hervorgehenden Gewinn dem Lande zu vermitteln. Die abseitige Behauptung, diese Absicht würden wir auch bei dem Bestehen der Lübeck-Schweriner Chaussee erreichen, ist unwahr. Wismar könnte höchstens schwedische Producte aus dem (pag. 20) angezogenen Grunde billiger liefern, denn mit Rußland, Norwegen und Dännemark steht es nicht in besondern Verhältnissen. Dann aber wird Lübeck um deswillen stets bevorzugt sein, weil es als souveräner Kaufmanns-Staat jeden Augenblick seine Zölle so zu stellen befähigt ist, daß es die Concurrenz

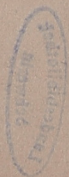


tödtet, während unsere Seestädte das Zollsystem vollführen müssen, was die Landes-Gesetzgebung ihnen vorschreibt. Auch die Angabe, weil der Landmann wegen der Verwerthung seiner Producte zu uns komme, hätten wir eine leichte Quelle des Absatzes, da er unsere Waare mit zurücknehme, ist nicht probehaltig, namentlich durchaus nicht in Bezug Wismars. Notorisch verkaufen die Lübecker Geschäftreisenden bis zu den Thoren der Städte, und, indem sie nicht eher ablassen, als bis der Landmann gekauft hat, halten sie diesen immer versorgt. In dieser Weise haben unsere Seestädte nie den Handel betreiben können, denn sie achten sich und ihr Land höher.

Von pag. 21 ab sucht unser Verfasser uns durch den Vorwurf, wir beabsichtigten Lübeck's Handel an uns zu ziehen, zu widerlegen. Dieser Vorwurf ist keine Wiederlegung, aber er ist auch nicht einmal ein Vorwurf. Jeder Handel und jede Industrie ist eigennützig, eben weil Eigennutz die Grundbedingung desselben ist. Daher ist der erste Grundsatz aller National-Deconomie, die Aneignung und Bewahrung aller möglichen, rechtlich erlaubten Vortheile, unangesehen ob ein Anderer dadurch gefährdet werde, indem er nicht gleichen Vortheil erhält. —

Nach diesen Principien handelte England seit dem Augenblicke, als es durch seine Navigationsacte die fremde Schifffahrt zur Beförderung seiner einheimischen benachtheiligte, bis auf den heutigen Tag und zu seinem unaussprechlichen Nutzen.

Könnten wir aus einer etwaigen Isolirung Lübeck's Nutzen ziehen, so müßten wir es. Denn die National-Deconomie und die Staats-Politik lehren also: die Würde und die Ehre eines Landes erheischen mit kluger Einsicht jeden rechtlich erlaubten Vortheil, den die Chance des Geschickes bietet, wahrzunehmen; die Normen dieser Gesetze



nennen die Zurückweisung dieses Vortheils, weil sie etwa nachtheilige Folgen für Andere habe, weibliche Schwäche; und bezeichnen die Außerachtlassung des Augenblicks, zu dem man unermessliche Vortheile erreichen kann, als kindischen Leichtsinns.

Ob Hannover, auf welches wir allerdings rechnen, nach Lauenburg oder nach Boizenburg baue, ist für uns kein wesentlicher Unterschied. Mit der Erreichung der Elbe haben wir die ins Herz Deutschlands einer Seite und nach Hamburg anderer Seite führende Wasserstraße gewonnen. Da überdies, für den Fall des Wegbleibens der Lübeck-Schweriner Bahn, die Schiffbarmachung unserer Warnow und die Herstellung des Canals, der Wismar bereits früher mit Schwerin verband, in naher Aussicht stehen, so erlangen wir eine billige Wasserstraße für die Verführung der mehr ins Gewicht als in den Werth fallenden nordischen Waaren, während wir anderer Seite die Tauschobjecte für dieselben, die Manufacturwaaren zc. auf der Eisenbahn zugeführt erhalten.

Wir sind also wohl befähigt, uns den bezüglichen Handel und unserem Lande die segensreichen Folgen desselben zu erhalten.

Den zu Anfang pag. 26 gemachten Ausfall verzeihen wir dem Verfasser in dem vollen Bewußtsein, daß auch unser merkantilischer Geist ausgebildet ist, daß auch wir eine große Zahl mit Kenntniß und Erfahrung ausgerüsteter Kaufleute besitzen, und daß auch wir eines Zusammenflusses bedeutender Capitalien, eines gesicherten Credits und vieler Einrichtungen und Anstalten, deren Aufzählung zu weit führen würde, uns erfreuen. —

Auch über die Art und Weise der Betreibung dieses nordischen Handels dürfen wir wohl mit Schweigen weggehen. Inwiefern aber dieser Handel als eine Grundbedin-

gung die Möglichkeit, Wasserstraßen zu benutzen, voraussetzt, bemerken wir in Bezug auf Rostock, daß eine Actien-Gesellschaft zur Schiffarmachung der Ober-Barnew gerade ins Leben treten wollte, als die Gerüchte von der möglichen Concession einer Lübeck-Schweriner Eisenbahn auftauchten; und somit der Ausführung der hervorgehobenen Absicht das wesentlichste Hinderniß entgegentrat.

Die diesseitigen, aus dem nordischen Handel fließenden Vortheile sind mehrfach in Zahlen nachgewiesen, wir brauchen nicht auf dieselben zurückzukommen, wir brauchen es um so weniger, als unser Verfasser sie nicht bestreitet, sondern vollständig einräumt.

Diese Vortheile, die wir, falls Lübeck keine Eisenbahn auf Schwerin erhält, gewinnen, reduciren sich nicht auf die Eisenbahnstrecke bis Schwerin. Sie sind darauf begründet, daß unser Land dann ausschließlich im Süden der Ostsee eine Bahnverbindung erlangt, die jetzt schon fast ununterbrochen bis Wien, und demnächst über Triest ans mittelländische Meer führt. Der unermessliche Vortheil dieser Ausschließlichkeit für die Seestädte und des Ganzen, von dem sie Theile sind, fällt so sehr in die Augen, daß eine Hervorhebung desselben durchaus überflüssig erscheint. Denn durch diese Verbindung eignen wir unserm Lande eine große Strecke der Handelsstraße, die fortan Deutschland in zwei Hälften theilt, mit ihrem unverkennbaren Segen an.

Gewinnen wir den nordischen Handel mehr, wie wir ihn bisher hatten, so sind wir wohl befähigt, wohlfeilere Handelsstraßen für ihn herzustellen. Einmal ist es eine gegebene Thatsache, daß, je stärker ein Handelsweg benutzt ist, desto billiger der Transport auf demselben vermittelt wird. — Dann haben wir für die Verbindung mit Hamburg und Hannover, soweit wir uns der Eisenbahn nicht

bedienen wollen, den vorbezeichneten Wasserweg, der jedenfalls einen leichten, wenig kostspieligen Transport abgiebt. Im Uebrigen ist die von dem abseitigen Verfasser nach dem Preussischen Tarif aufgemachte Berechnung für uns begreiflich nicht maßgebend; und um so weniger, als es von uns und von den Hamburgern, die diese Bahn erbauen, abhängt, den Tarif zu bestimmen, um welchen wir unsere Waaren auf derselben befördern wollen.

Rücksichtlich der Verbindung mit Preußen und den sächsischen Landen räumt unser Verfasser selbst die diesseitige Begünstigung ein. Daher bedarf es hierüber keiner Erörterung. Unrecht hat er aber mit der Bezeichnung dieses Weges als eines weniger vortheilhaften. Den desfallsigen Nachweis ist er schuldig geblieben und wird er nie erbringen können. Wir aber glauben, auf diesem Wege über Dresden, Prag und Wien mit Triest und dem Mittelmeere in directe Verbindung treten zu können. Ein Blick auf die Charte zeigt uns die Richtigkeit unserer Ansicht.

Soweit der Verfasser die übrigen von hieraus entwickelten Gründe, namentlich die der so sehr zu berücksichtigenden Dampfschiffahrts-Verbindungen nicht widerlegt hat, ja nicht einmal angreifen konnte, hat er die Richtigkeit derselben stillschweigend anerkannt; und haben wir nicht nöthig, darauf wieder zurückzukommen.

Nur dies wollen wir hier noch bemerken.

Der Verfasser versucht durch die Insinuation, der erweiterte Handel würde unsere materiellen Mittel zersplittern und uns das Geld für den Kornhandel entziehen, auf die Producenten des Kornes zu unserm Nachtheile zu wirken. Wir begreifen nicht, woher er die Unverschämtheit hat nehmen mögen, mit dieser Aufstellung diesen entgegen zu treten. Die Vorstellung eines derartigen Grundes involvirt die größte Insolenz, insoweit bei derselben

auf eine nicht geringe Einfältigkeit gerechnet ist. Sowie der Krieg den Krieg ernährt, so lebt und blüht der Handel durch den Handel. Je ausgedehnter der Handel ist, je größer sind die Mittel, welche er herbeischafft, aber je mehr er beeinträchtigt wird, desto mehr schwinden diese Mittel. Je größere Handelsverbindungen uns gesichert werden, je mehr sind wir befähigt, die Producte unseres Landes zu verwerthen; je mehr Mittel wir mit der Vergrößerung des Handels erreichen, je theurere Preise können wir zahlen. Hiernächst kommen wir mit unserm Verfasser zu der

Rentabilität der bereits concessio[n]irten
Landesbahnen.

Ueber diese Frage geht er mit einer bewundernswerthen Leichtigkeit hinweg; indefs er erkennt sehr wohl, daß er nicht befähigt sei, Schwarz Weiß und Weiß Schwarz zu machen.

Es ist zunächst unwahr, daß der Anschluß Lübeck's zu einer Erhöhung der Frequenz der Schwerin = Hagenower Bahnstrecke beitragen werden. Ueber Lübeck hinaus gehen keine Bahnen, welche einen Verkehr vermitteln könnten. Die an sich geringe Bevölkerung Lübeck's verschwindet in Bezug auf den Personen-Verkehr. Im Uebrigen aber ist das, was Lübeck zu dieser erhöhten Frequenz beitragen könnte, bereits gesichert. Schwerin ist der nächste und zugänglichste Verbindungspunct Lübeck's mit dem deutschen Eisenbahnnetze. Daher muß Lübeck diesen Weg wählen und zum Zwecke seiner erleichterten Verbindung hat es die seinem Interesse zugestandene Chaussee.

Was der Verfasser in Bezug auf einen etwaigen Waarentransport andeutet, bedarf keiner Berücksichtigung, eben weil er mehrfach einräumte, daß Lübeck die Waaren, deren Umsatz es vermittelt, nicht auf der Eisenbahn über

Schwerin transportiren könne und werde, weil dieser Transport an sich ihm zu theuer sei, und es sich im Besitze wohlfeilerer Transportmittel befinde. —

Für die Schienenwege von Schwerin auf Rostock und Bismar ist der etwaige Ertrag der Lübeck-Schweriner Bahn zugleich der gegebene Ausfall. Der abseitige Verfasser gesteht selbst zu, daß Lübeck kein Endpunct des Verkehrs sei, daß es nur denselben vermittele, er gesteht ferner zu, daß dem Verkehr der schnellste und der bequemste Weg zugleich der zusprechendste sei. Daher wird, wenn die Lübeck-Schweriner Bahn nicht existirt, der Verkehr seinen Weg allein über Rostock und Bismar nehmen und durch diese Orte sich vermitteln lassen; er wird aber damit auch die Handelsstraßen des Landes benutzen, und den Gewinn, den er mit offener Hand weggiebt, allein im Lande austheilen.

Der schlagendste Beweis für den gefährlichen Einfluß der Lübeck-Schweriner Bahn auf die Rentabilität der diesseitigen Bahnen ist wohl dieser. Die Actien unserer Landesbahnen standen so lange über ihren Nennwerth, als das Nivellement für die Lübeck-Schweriner Bahn nicht gestattet war. Von da ab sind sie fortwährend gefallen. Sie werden jetzt 10 p. C. unter dem Nennwerthe ausgeben, ohne irgend Nehmer zu finden. Die täglichen Hamburger Courszettel erweisen unsere Angabe.

Bei dem gegenwärtigen Stande der Sache haben daher auch die Actionäre bereits die Absicht aufgenommen, lieber ihre Gesellschaft aufzulösen, und den bisherigen Verlust zu erleiden, als sich einem unabsehbaren Nachtheile auszusetzen. — Ob es übrigens nach den Grundsätzen des Rechtes und der Billigkeit gehandelt ist, daß man die Gesellschaft zu der Erbauung unserer Landesbahnen zusammenreten und sie große Opfer bringen ließ, während man

ihnen vorenthielt, daß bereits die Concession für eine Concurrentzbahn in Aussicht gegeben sei, ist eine Frage, deren Erörterung und Entscheidung uns nicht zusteht.

Schließlich konnte der Verfasser der abseitigen Schrift auch diesmal das beliebte Lübecker Thema von der internationalen Idee der Einheit Deutschlands nicht unerörtert lassen, wiewohl dessen Mäßigkeit in der von ihm ausgebeuteten Beziehung schon so oft auf das Vollständigste nachgewiesen ist. Es ist an sich ein hohes, ein edles Interesse, allein die Pflicht der Selbsterhaltung steht höher, ist heiliger und edler. Gewährt dieses Interesse eine Berechtigung, so mache Lübeck dieselbe geltend gegen das ihm geständig hier verpflichtete Dänemark; dann bleibt es auf seiner natürlichen Handelsbasis, und vermeidet die Unbequemlichkeit eines dreimal so großen Umwegs auf Hamburg und gefährdet nicht die Vortheile eines Staates, den es einen freundnachbarlichen nennt.

Es konnte unsere Sache nur sein, dem abseitigen Verfasser soweit zu folgen, als er die diesseitigen Gründe angegriffen hat. Daher haben wir alle, von ihm schon anerkannten Gründe, und dies gilt von der Mehrzahl derselben, hier auf sich beruhen lassen. Wir sind vollkommen davon überzeugt, daß wir seine Aufstellungen mit unsern flüchtigen Bemerkungen zurückgewiesen haben.

Während des Abdruckes unserer gegenwärtigen Bemerkungen bringen uns die Hamburger Börsenhalle und die Hamburger Neue Zeitung vom 22ten d. M. einen Artikel, der im Interesse der Lübeck-Schweriner Bahn versichert, für den Fall des Zustandekommens dieser Bahn würde Hannover seine Eisenbahn in Boizenburg, sonst aber in Lauenburg ausmünden lassen.

Wir dürfen, nachdem wir diese Nachricht lesen, annehmen und uns sicher überzeugt halten, daß die bisher für die fremde Stadt Lübeck und gegen unsere Seestädte und gegen unser Land hervorgebrachten Gründe von ihren Urhebern selbst für widerlegt angesehen werden; wir dürfen erkennen, daß die uns feindliche Parthei jetzt zu dem letzten, bisher in Reserve gehaltenen Stützpunkt übergegangen ist.

Es ist wahrhaft betrübend, daß alle für Lübeck einigermaßen günstig scheinende Verhältnisse erst so spät zur Sprache gebracht werden, daß man, sie zu erörtern und in ruhiger Discussion zu widerlegen, kaum Zeit behält. Sie sind offensichtlich darauf berechnet durch ein augenblickliches Aufblinken zu blenden. — Wir aber meinen, es sei unserer Klugheit und unserer Würde angemessen, bei dieser hochwichtigen, die höchsten materiellen Interessen des Landes berührenden Frage, bei dieser unverkennbar bedeutenden Angelegenheit, bei welcher, nach der jetzt vorliegenden Erklärung der Actionaire, und namentlich der mit Millionen bei den diesseitigen Bahnen beteiligten auswärtigen Handlungshäuser, deren Ruf und Solidität über die ganze bewohnte Erde verbreitet ist, die Ehre des Landes vornämlich in Mitberücksichtigung kommt, die genaueste Abwägung aller für und wider sprechenden Gründe zu veranlassen und zu begünstigen. —

Gehen wir auf den genannten Zeitungsartikel zurück. Erhält, was wir ihm gerne gönnen, Lübeck die Bahn auf Büchen concessionirt, so wird es diese — wie oben pag. 5. gezeigt ist — auch bei dem eventuellen Bestehen der Lübeck-Schweriner Bahn (welche es nach dem Obigen eingeständlich nur zur Erreichung und Durchführung seiner vornämlichen Absicht, die dänische Regierung zur Concession der Bahn auf Büchen oder direct auf Hamburg zu

veranlassen, beansprucht) zur Vermittelung seines besonders lebhaften Verkehrs mit Hamburg nach eigenem Eingeständnisse benutzen. Die Büchener Bahn führt aber nach Lauenburg, daher kann es zunächst in dieser Hinsicht wie auch überhaupt uns völlig gleichgültig bleiben, ob Hannover auf Lauenburg oder auf Boizenburg bauet.

Dann aber ist es ersichtlich, daß die Hannöversche Regierung unter keinen Umständen auf Lauenburg bauen wird. Es ist immerhin möglich, daß aus gewissen diplomatischen Rücksichten dieser Bau auf Boizenburg von der Hannöverschen Regierung zur Zeit als zweifelhaft hingestellt ist. Allein dem Kundigen wird es nicht auffallen, wenn, wie wir hören, Hannover auch nach der Ablehnung der Lübeck-Schweriner Bahn sich bald zu dem Bau auf Boizenburg entschließt. Politische Rücksichten veranlassen oft mit dem Aussprechen der definitiven Entscheidung zu zögern. Wir sind überzeugt, daß, wenn unsere Stände durch die Ablehnung der bezüglichen Proposition die Gründe der vorliegenden Zögerung beseitigen, der wahre Sachverhalt bald genug hervortreten werde.

Hannover ist nämlich ebenso sehr betheilig, auf Boizenburg zu bauen, als wir solches nur wünschen können. Die Berlin-Hamburger Eisenbahn über Boizenburg ist eine gegebene Thatsache; die Richtung der Hannöverschen Bahnlinie wird erst ermittelt und bestimmt. Wer mag da zweifeln, daß Hannover nicht mehr als genügende Veranlassung habe, auf den ihm gegebenen Stützpunkt, Boizenburg, zu bauen. Abgesehen von den günstigeren Terrain-Verhältnissen, muß Hannover, will es anders nicht seine Bahnen isoliter haben, sondern dem Ganzen förderlich und sich nutztragend machen, auf Boizenburg seine Bahnen lenken, damit sie mit der Hamburg-Berliner

Bahn vereint, reichhaltige Adern des Gewinnes, bedeutende Vermittlerinnen des unermesslichsten Verkehrs werden.

Wir bemerken, daß bereits im September d. J. in London eine Actien-Gesellschaft mit einem Fond von mehreren Millionen Pfunden Sterlingen ins Leben getreten ist, deren Aufgabe es ist, eine Eisenbahn von Holland aus durch die norddeutschen, dem Zollvereine nicht angehörigen Staaten bis Boizenburg zu führen, damit sie sich hier der Hamburg-Berliner Bahn anschliese und über Schwerin in Rostock und Wismar ihren Ausgangspunct finde, von hier aber den Verkehr weiter durch eine Dampfschiffahrt vermittele. Freilich würde diese Aussicht in letzterer Beziehung zu unserm unabsehbaren Nachtheile eine Abänderung erlangen, wenn mit dem Zustandekommen der Lübeck-Schweriner Bahn das durch alte Handelswerbungen getragene Lübeck sich den Ausgangspunct dieses großartigen Unternehmens aneignet. —

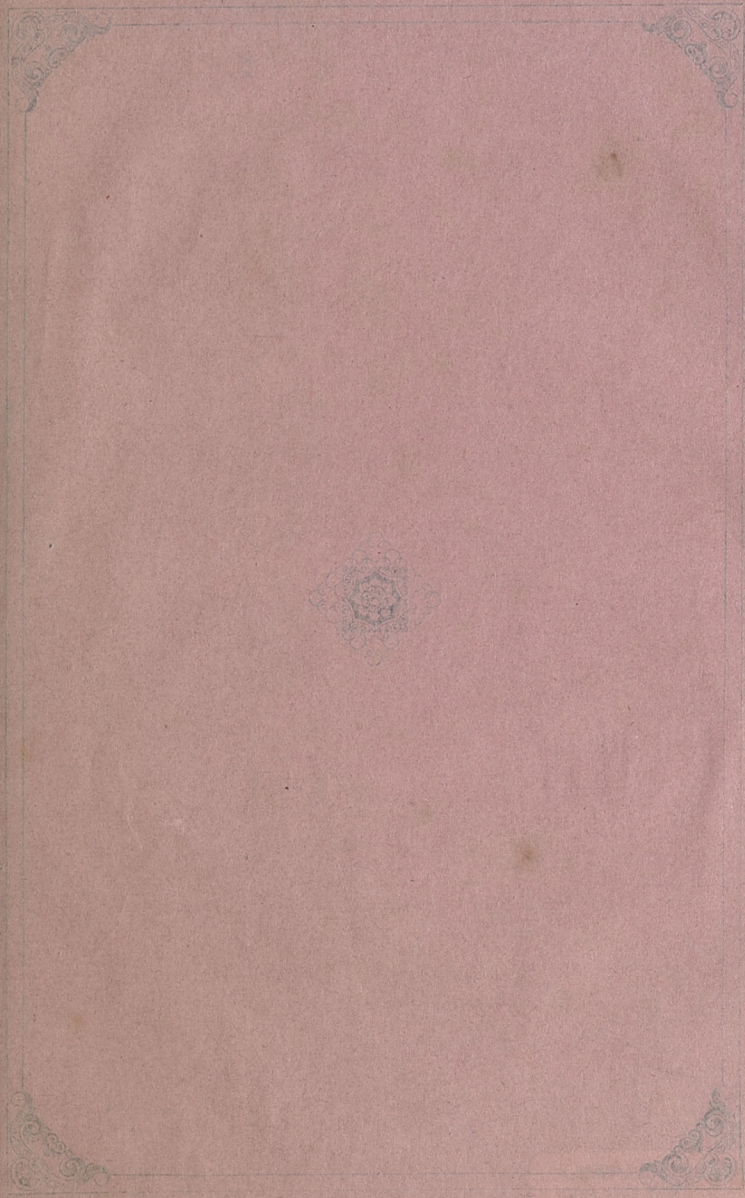
Unsere Handelspolitik war bisher und oft zu unserem ungezweifelten Nachtheile höchst nachsichtig gegen fremde Staaten und fremde Völker; die Handelspolitik Dännemarks ist engherzig gegen fremde Länder und fremde Nationen; und mit der größten, aber anzuerkennenden Zähigkeit weiß sie, wo sie von dieser Engherzigkeit eine Ausnahme machen soll, stets die bedeutendsten Vortheile sowol ihrem Staatschätze, als dem Handel und Wandel ihren Unterthanen zu sichern. Die Geschichte der Verhandlungen über das Zustandekommen der Hamburg-Berliner Bahn giebt gewiß hinreichende Nachweise für die Richtigkeit unserer Behauptungen. Bei diesem Verhältnisse ist es undenkbar, daß Hannover, indem es auf Boizenburg bauet, nicht sollte vorziehen, in seinem eigenen Lande möglichst lange zu bleiben; ist es vornämlich undenkbar, daß es sich der Gefahr, etwanigen

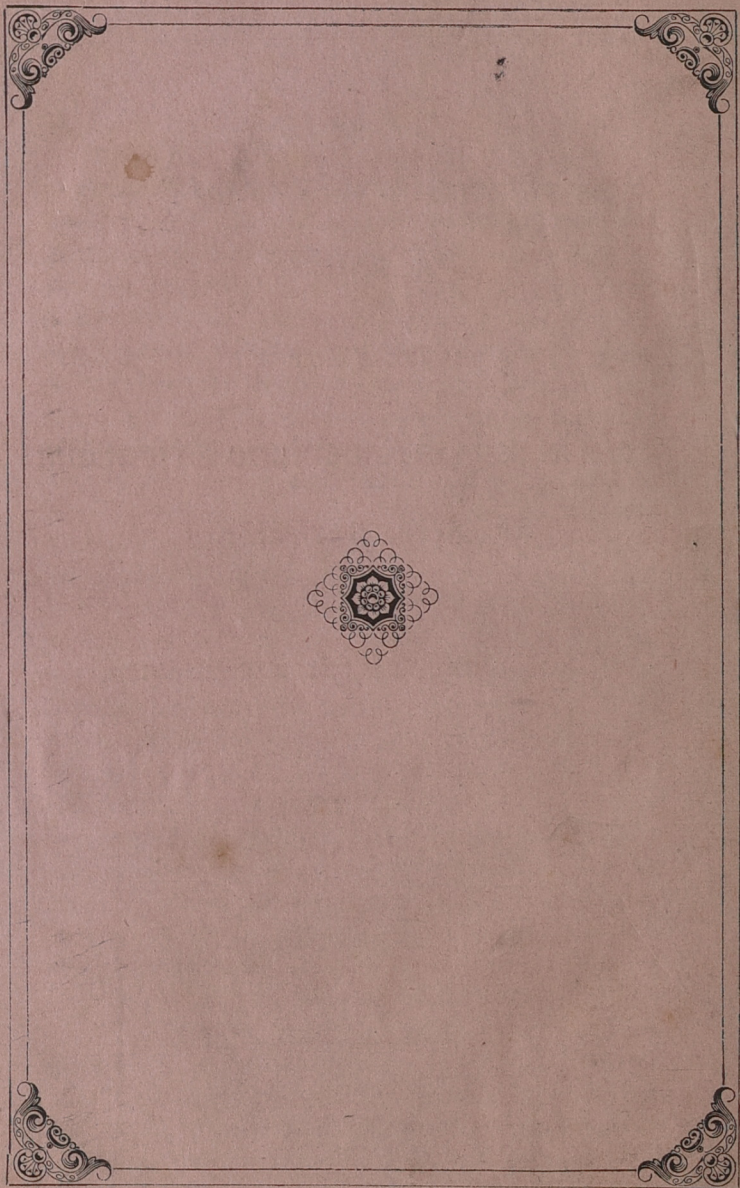
finanziellen oder politischen Erschwerungen und Einrichtungen, welche das zu solchen geneigte Dänne-
mark heute oder morgen zu treffen beliebt, sich unterwerfen zu
müssen, aussetzen sollte. —

Somit schließen auch wir und überlassen unsern erleuchteten, hochansehnlichen Ständen die Waage der Entscheidung. Wir haben das volle Vertrauen, daß sie, mit denen wir in Glück und Leid fest vereint standen, uns nicht opfern den Interessen einer fremden Stadt. Wir haben die feste Ueberzeugung, daß sie uns, die wir nimmer einen engherzigen Gebrauch von unsern Mitteln machten; die wir uns bei allen gemeinnützigen Unternehmungen theilhaftigten, die wir Hunderttausende weggaben, unsere Häfen in den Stand zu setzen, die bessere Verwerthung unserer Landesproducte zu vermitteln, die wir Tausende zu der Herstellung von Chaussees zahlten, um den Absatzmarkt für die Erzeugnisse des Landes zugänglicher zu machen, jetzt in unserer Bedrängniß nicht verlassen werden. Wir haben dem Landmann stets seine Producte zu Preisen abgekauft, die er sonst nirgends erzielen kann, noch augenblicklich kaufen wir in gewagter Speculation zu höheren Preisen, als selbst auf unserem Absatzmarkte, in England bedungen werden; wir haben dem Producenten seine Waare auch dann abgenommen, wenn Niemand sie auswärts begehrte, wenn wir sie Jahre hindurch mit Gefahr und Schaden aufgespeichert halten mußten; wir haben unsere Schwesterstädte nie in ihrem Betriebe gestört; wir haben ihnen jeden Vorschub geleistet; ihre Kaufleute beeinträchtigen wir nicht durch einen Detailverkauf auf dem platten Lande, ihren Handwerkern nehmen wir die Erzeugnisse ihres Fleißes ab; wir haben uns nimmer zurück gezogen, wo wir rathend und helfend eintreten konnten; wir haben

gegeben mit reichlicher Hand, wenn wir mit Gaben irgend wie Noth und Unglück lindern konnten.

Daher haben wir die unerschütterliche Ueberzeugung, daß selbst dann, wenn es sich jetzt nur handelte, um unsern Vortheil dem einer fremden Stadt gegenüber, unsere Stände sich unserer Interessen annehmen würden. Allein da mit unserer Wohlfahrt die Wohlfahrt des Landes zugleich auf einer Schaale der Wage der Entscheidung liegt, würde ein Zweifel daran, daß dieselbe nicht zu unserem Gunsten ausschlagen sollte, Vermessenheit sein. —





LBMV Schwerin

33

003 787 788



LANDESBIBLIOTHEK
Mecklenburg-Vorpommern
Günther Uecker

https://purl.uni-rostock.de/rostdok/ppn1896411525/phys_0035

MV
tut gut.

