



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Digitale Sammlungen

Über die Anlage einer Eisenbahn im Königreiche Hannover, unter bes. Berücksichtigung der neuesten über diesen Gegenstand zu Harburg u. Hannover erschienenen Schriften, nebst Bemerkungen über die ...

Altona, 1840

urn:nbn:de:gbv:46:1-6339

Brem. b. 1138
N^o 12.

Ueber die
Anlage einer Eisenbahn
im
Königreiche Hannover.



Handwritten text, possibly a signature or date, at the top of the page.

Faint, illegible text in the middle of the page, possibly a title or heading.

Faint, illegible text at the bottom of the page, possibly a signature or date.

Ueber die
Anlage einer Eisenbahn
im
Königreiche Hannover,
unter
besonderer Berücksichtigung
der neuesten
über diesen Gegenstand zu Harburg und Hannover
erschienenen Schriften,
nebst
Bemerkungen über die Hafen-Anlage
bei Harburg.

Altona.

In Commission bei Karl Aue.

—
1840.

Concordia res parvae crescunt,
discordia maximae dilabuntur.

Sallust.

Das Project, eine Eisenbahn im Königreiche Hannover über die Elbe nach Hamburg anzulegen, ist längst der Gegenstand einer vielfachen selbst veröffentlichten Erörterung im Publicum gewesen, ja es ist mit zu glänzenden Farben als ein für den Hannoverschen Staat vortheilhaftes geschildert, *) daß es allerdings einiges Aufsehen erregen mußte, als in einer kürzlich in Harburg bei Hergeröder gedruckten Schrift: „Ueber die Richtung der Hannoverschen Eisenbahn nach der Elbe“ die Ansicht ausgesprochen und durch eine ruhige und klare Erörterung begründet wurde, daß durch die Leitung der Eisenbahn nach einem oberhalb Harburgs an der Elbe gelegenen Punkte das Interesse des Hannoverschen Landes verletzt und zum Vortheil der Stadt Hamburg geopfert werde, und daß deshalb diese Bahn auf dem linken Elbufer bis nach Harburg hin fortgeführt werden müsse. **)

*) S. B. in der Schrift: „Zur Eisenbahn von Hannover und Braunschweig nach Hamburg,“ Hamburg, bei Nestler und Melle, 1835. Diese Broschüre ist sehr richtig gewürdigt in einem in der Hannoverschen Zeitung mitgetheilten Aufsätze vom 26. Mai 1835.

**) Die Richtung der Eisenbahn von Hannover nach Harburg ist

Diese Ansicht war in Druckschriften bislang nirgends so deutlich ausgesprochen, ja es sind fast nur gegentheilige Ansichten durch den Druck, namentlich in Zeitungen, veröffentlicht worden; das Streben Hamburgs, eine Eisenbahn, welche, von Hamburg ausgehend, über die Elbe durch's Hannoversche führt, zu erreichen, ist der einzige Grund der Veröffentlichung der letzteren, und man hielt es nicht für nöthig, sie öffentlich zu widerlegen; sie mußten um so weniger als widerlegungsbedürftig erscheinen, als schon vor etwa fünf Jahren die von der königlich Hannoverschen Regierung zur Begutachtung des Eisenbahn-Project's angeordnete Immediat-Commission nach vorausgegangener sorgfältiger Erwägung und Prüfung aller betreffenden Verhältnisse die Anlegung einer durch's Hannoversche führenden Eisenbahn über die Elbe bis Hamburg in angetragener Maaße unbedingt verwarf.

Das Project der Eisenbahn-Anlage von Hannover nach der Elbe überhaupt ist aber darum nicht verworfen, es ist vielmehr nur dahin modificirt, daß die von Hannover ab anzulegende Eisenbahn nur bis an's diesseitige Elbufer und nicht über dasselbe hinaus nach Hamburg geführt werden dürfe. Hiernach müßte also die Hannoversche Eisenbahn nach demjenigen an der Elbe belegenen Orte, welcher nach seiner natürlichen Lage und seinen sonstigen Verhältnissen als der zum Ausmündungs-Platz zweckmäßigste und überhaupt für das ganze Land paßlichste erkannt werden dürfte, geführt werden.

auch in der im Jahre 1837 erschienenen Schrift des Ingenieur-Capitän's Glünder: „Beitrag zur näheren Beurtheilung einer Eisenbahn-Anlage in der Richtung von Hannover — Celle — Harburg“ als die zweckmäßigste bezeichnet worden. Diese Schrift ist ein in technischer Hinsicht ausgezeichnetes, der besondern Beachtung zu empfehlendes Werk.

Diese Modification des früheren ausländischen Project's*) ist vom ganzen Hannoverschen Lande dankbar anerkannt worden, obwohl es immerhin der Fall sein mag, daß es darum nicht verwirklicht werden konnte und das Land die Eisenbahn bisher entbehren mußte; ja es ist nicht zu befürchten, daß sie wieder aufgegeben werden dürfte, da die gewichtigsten Gründe sie herbeiführten:

I. Die Anlage von Eisenbahnen im Hannoverschen, wie groß auch unter gegebenen Verhältnissen ihre Vortheile sein könnten, gefährdet gleichzeitig die verschiedensten Interessen der Unterthanen und führt für manche bestehende Einrichtungen große Nachtheile herbei; und diese Gefahr, ja die Folge von Nachtheilen für den Hannoverschen Staat und seine Einwohner würde in unberechenbarem Grade vermehrt, wenn die Hannoverschen Eisenbahnen nicht im eigenen Lande ihren End- und Ausmündungs-Punkt fänden. —

Die Eisenbahnen, wie ihre Geschichte lehrt, haben bisher eigentlich nur in England Ausdehnung und Erfolg gehabt. In Amerika freilich tauchen täglich weitausehende Projecte zur Anlage von Eisenbahnen auf, von denen manche zur Ausführung

*) Bekanntlich hatten sich im Jahre 1834 Engländer zur Anlage der Eisenbahn von Hamburg nach Hannover und Braunschweig angeboten, natürlich um keinen geringeren Preis, als für ein Monopol, welches die hannoverschen Unterthanen von aller Expedition und allem Transit ausgeschlossen und alle Vortheile des Erwerbs für immer in die Hände der Ausländer gelegt haben würde, weshalb denn auch damals die zweite Kammer der Hannoverschen allgemeinen Ständeversammlung fast einstimmig sich dagegen erklärte.

kamen. *) Allein die neue Welt kann für Hannover nicht als Beispiel dienen; die eigenthümlichen Verhältnisse dieses Landes, wo Alles neu und im Entstehen begriffen, wo eben deswegen aber und weil man dieses Zustandes sich bewußt und mit dem anderswo schon erreichten bekannt ist, das Erreichbare nicht im langsamen Fortschreiten erworben zu werden braucht, sondern im Sprunge erhascht werden kann und muß, dulden keine Anwendung von Beispielen aus diesem Lande. Wo, wie dort, sofort mit den im Handel und in der Industrie am Weitesten vorgerückten Völkern rivalisirt werden soll, da müssen auch ohne Zwischenstufen die letzten Mittel in Anwendung gebracht werden, und warum auch sollte man bloß gute Wege und gewöhnliche Kunststraßen anlegen, wo sie größtentheils mit eben so großen Kosten neu geschaffen werden müssen, als die Kunststraßen in höchster Potenz, die Eisenbahnen? —

In der alten Welt scheint außer in England nur noch in dem in neuerer Zeit neu entstandenen Königreiche Belgien die Erfindung der Eisenbahnen in größerer Ausdehnung benutzt werden zu sollen. Allein dort haben die Verhältnisse in manchen Beziehungen viel Aehnliches mit den in Amerika geschilderten, auch in der, daß, so wie Nord-Amerika fast gegen die ganze übrige Welt, so Belgien gegen den Handel der Niederlande und die Industrie seiner andern Nachbarstaaten in die Schranken tritt, und daher, was hier noch mehr Bedürfniß, ja, seit es durch die Trennung von den Niederlanden deren Begünstigungen entbehrt hat, Bedingung seiner Existenz geworden ist, auf einmal gerüstet

*) So ist z. B. in Pennsylvanien im Jahre 1828 nach Eiß's Zeugnisse in dessen „Mittheilungen aus Nord-Amerika.“ herausgegeben von Weber und Arnoldi, I. Heft, Hamburg, bei Hoffmann und Campe, 1829, S. 13 f. die Anlage von neun verschiedenen Eisenbahnen beschlossen worden.

hervorspringen muß. Die Ueberzahl nahe liegender großer Städte begünstigt außerdem in Belgien das projectirte und theilweise gezogene Netz von Eisenbahnen; — die Zeit aber wird es lehren, ob die Mittel zur Ausführung und besonders auch zur Erhaltung ausreichen werden.

Von Ländern abgesehen, die keine Vergleichung dulden, sind also nur in England Eisenbahnen größerer Ausdehnung und von Erfolg vorhanden.

England hat aber einen anderswo ungekannten inneren Verkehr, und wo dieser am stärksten und nachhaltigsten ist, sind Eisenbahnen angelegt. *) Und wohl noch tiefer liegt der eigentliche Zweck und wahre Nutzen derselben. Englands Industrie (Fabriken und Manufacturen) und Welthandel haben den zur Zeit möglichsten Grad der Vollkommenheit und Ausdehnung erreicht und doch muß — schon der Concurrenz des Continents wegen — auch dieser noch überschritten werden, weil Stillstand ein Rückwärtsschreiten sein würde. Es bleibt also in England nichts anders übrig, oder es ist wenigstens naturgemäß, auch diejenigen Mittel und Wege auf einen gleichen Grad der Verfeinerung und Vollkommenheit hinaufzutreiben, welche, wenn auch nur entfernt und mittelbar, zur Vervollkommnung und Erleichterung, namentlich Verwohlfeilerung, der Haupt-Institute selbst, der Fabriken und Manufacturen nämlich, so wie des Handels führen, und es läßt sich nicht leugnen, daß unter den dort gegebenen Umständen Eisenbahnen dazu gerechnet werden können und müssen, da sie den Personen und Sachen Zeit

*) Eine der ersten in England angelegten Eisenbahnen ist die zwischen Manchester und Liverpool; der Waarenverkehr zwischen diesen beiden Städten beträgt mehr als 1000 Tonnen täglich, wovon jede, auf Canälen verfährt, 15 Schilling an Versendung kostet, während sie auf der Eisenbahn nur 5 Schill. kostet.

ersparen, was in England das Kostbarste ist, und eine consequente Präcision in der Schnelligkeit und Wohlfeilheit des Transports herbeiführen, welche keine Berechnung der Speculation stört, in beiden Beziehungen aber Raschheit der Unternehmungen und des Umsatzes überhaupt begünstigt.

Alle diese Rücksichten fallen aber im Königreiche Hannover nicht nur gänzlich hinweg, sondern es treten meistens sogar die entgegengesetzten ein; denn Hannover hat weder Handel noch Industrie (Fabriken und Manufacturen), welche direct oder indirect durch die Anlage von Eisenbahnen begünstigt und befördert werden müßten. Die durch's Hannoversche führenden Eisenbahnen würden daher, und, wenn sie gar im Auslande, in auswärtigen Haupt- und Handelsstädten ihre End- und Ausmündungs-Punkte fänden, auf die bequemste und leichteste Weise dem Auslande dienen, diesem auf Kosten jenes Vortheil bringen, da der Nutzen, welchen Hannover durch den Transit, sowohl der Personen als auch der Waaren, erwarb, um eben so viel verringert werden würde, als das Ausland dadurch gewinnt; denn

1. der Speditionshandel der Städte Lüneburg und Harburg und mit ihm der Verkehr des Fracht-Fuhrwerks im Hannoverschen überhaupt würde mehr oder weniger verringert werden, ja gänzlich aufhören, ersterer hauptsächlich dann, wenn die Endpunkte der Bahnen nicht im Lande blieben, sondern nach Hamburg gelegt würden, letzterer in jedem Falle: die Städte Lüneburg und Harburg sind die letzten End- und endlichen Zielpunkte alles Fuhrwerks aus dem inneren und südlichen und zwar sowohl aus dem südwestlichen, als südöstlichen Deutschland, sie sind daher durch ihre Lage die vorzüglichsten Speditionsplätze Hannovers geworden. Wie die Frachtfahrt und der Speditionshandel für das Land überhaupt, und namentlich dessen Cultur, nur einen

segensreichen Einfluß geäußert haben, so sind sie insbesondere für jene beiden Städte seit einer Reihe von Jahren die Quelle des Wohlstandes gewesen, *) welche mehr oder weniger versiegen würde, wenn die großen Handelsstädte Deutschlands direct von einem Orte zum anderen die Waaren versenden könnten. Wenn aber die Eisenbahnen sie ihnen zuführen, werden sie ja der Frachtfuhrleute und der Schiffer dazu nicht mehr bedürfen, und die Dienstleistungen der Speditoure werden gänzlich überflüssig sein. **)

*) Es liegen authentische Berechnungen vor, aus denen ersichtlich ist, daß diese beiden Haupt-Speditionsplätze Hannovers, und zwar ein jeder von ihnen, durch den Speditions-Handel durchschnittlich alljährlich einen reinen Verdienst von 80,000 bis 100,000 Rthlr. haben, wovon 900 bis 1000 Einwohner in jedem Orte leben müssen, es würde also durch den Untergang ihres Speditions-Handels dem National-Wohlstande eine tiefe Wunde geschlagen und dem Staats-Fiscus eine Steuer-Kraft, welche gerade in dem Gewerbe-Betriebe und den Vermögens-Verhältnissen beider Städte fundirt ist, entzogen, welche nicht wohl geheilt werden könnte, und die sich schwerlich wieder ersetzen lassen dürfte.

**) Man denke sich z. B. eine durch's Hannoversche führende, die Städte Braunschweig und Hamburg mit einander verbindende Eisenbahn. Braunschweig und Hamburg haben Handel, Hannover — Stadt und Land — nur Spedition. Wer würde die Vortheile von einer solchen Bahn haben? Die Hannoveraner gewiß nicht: sie würden die Reisenden und die Güter im Fluge durch ihre Provinzen von Hamburg nach Braunschweig eilen sehen, allen bisher gehabtten Gewinn aber entbehren und verlieren. Und wenn die Bahn eine Weltbahn würde und man darauf bis zu den Küsten des adriatischen Meeres gelangen könnte, was nützte es den Hannoveranern? — In drei, höchstens vier Stunden ist die Zeit und Raum aufhebende Locomotive ihr Land durch- und ihren Städten vorbeigeflogen, und — sie wird nicht einmal darin einer Station zur Ruhe bedürfen! Selbst die kosmopolitischen Träumereien Einzelner von

2. Aber nicht bloß die Frachtfahrt wird durch die Eisenbahnen nothwendig beeinträchtigt und mehr oder weniger aufgehoben, sondern es wird die Eisenbahn eben so sehr auch und noch mehr zum Transporte der Personen, als der Waaren gebraucht werden. Dadurch wird Hannover nicht nur zweien seiner wichtigsten Instituten, den Chaussees, welche ihm seit einer Reihe von Jahren bedeutende Summen gekostet, und den Post-Anstalten, welche namentlich in dem letztverflossenen Jahre erst eine wesentliche Verbesserung erfahren haben, große Opfer unfehlbar bereiten, sondern auch manche seiner Unterthanen brodlos machen; insbesondere werden die Posthalter und Miethkutscher in ihrer Existenz sehr gefährdet werden.

Und daß alle diese Nachtheile in bei weitem größeren Maasse durch eine Eisenbahn entstehen, welche nicht im Lande selbst ihren Endpunkt findet, ergiebt sich zu sehr aus der Natur der

Weltbahn, so hochtrabend sie auch klangen, haben deshalb im Hannoverischen keinen Anklang gefunden, und nur der Hamburger Kaufmann hat seine laute Bewunderung nicht versagt. Vergl. die bei Heise in Bremen 1836 erschienene Schrift: „Sammlung verschiedener Ansichten über Eisenbahnen u. s. w.“ S. 32: „In dem Hamburg-Braunschweigischen Eisenbahn-Projecte liegt durch die dazu gewählte Richtung klar vor, daß, wenn es zur Ausführung gekommen wäre, Harburg, Lüneburg und Hannover den größten Theil ihres Expeditions-Handels hätten verlieren müssen. Sowohl von Hamburg als von Braunschweig aus u. würden fast alle Handels-Güter der Gegend zwischen Weser und Rhein, die durch das Königreich Hannover zur See ihre Richtung nehmen oder von See kommen, Hannover, Celle, Lüneburg und Harburg vorbeigejagt sein, ohne von den Nahrungsmitteln, die der Handel giebt, etwas Bedeutendes zurückzulassen.“

Sache, als daß es erforderlich wäre, die Unterschiede specieller hervorzuheben.

3. Eine hannoversche Eisenbahn, welche Hamburg mit den im Innern Deutschlands liegenden Handels-Städten in unmittelbare Verbindung bringt, gefährdet aber nicht bloß die Interessen des hannoverschen Landes dadurch im höchsten Grade, daß sie den Expeditions-Handel zweier seiner bedeutenderen Städte vernichtet, sondern die unmittelbare Verbindung der hannoverschen Städte mit Hamburg durch eine Eisenbahn überhaupt kann auf die inneren Verhältnisse derselben, namentlich auf ihren inneren städtischen Verkehr, die Gewerbe und den Platz-Handel, nur einen nachtheiligen Einfluß haben, gerade weil sie gegen Hamburg und Braunschweig zu unbedeutend und deshalb mit demselben nicht zu concurriren im Stande sind; und auch in dieser Beziehung würde eine solche unmittelbare Eisenbahn-Verbindung dem hannoverschen Lande nicht minder verderblich werden. *)

*) Auch die Geschichte der Eisenbahnen bestätigt es vollkommen, daß durch die Eisenbahn-Verbindungen die kleineren Städte nur zu leicht auf Kosten der größeren Städte ihren Wohlstand verlieren: man denke nur an das traurige Resultat, welches die Berliner-Potsdamer Eisenbahn öffentlichen verbürgten Nachrichten zufolge für das gegen Berlin unbedeutende Potsdam geliefert hat. Die Eisenbahn hat die Nahrung von Potsdam nach Berlin gezogen, den wohlhabenden Leuten in Potsdam ist es nun gar zu bequem geworden, ihre Lebens-Bedürfnisse, sie mögen bestehen, worin sie wollen, von der Residenz kommen zu lassen, die Handwerker in Potsdam sind ohne Arbeit und die Läden daselbst sind öde und verlassen. Die Braunschweig-Wolfenbüttler Bahn hat für Wolfenbüttel dieselbe traurige Folge

Würde daher die hannoversche Eisenbahn über Hannover's Gränzen nach Hamburg hingeführt, so wird sie für die Städte, welche sie berührt, nur nachtheilbringend werden und jedenfalls werden die Hamburg am nächsten gelegenen Städte Lüneburg und Harburg für eine solche Bahn eben so gleichgültige Seitenpunkte neben derselben, wie jeder andere Fleck in der Lüneburger Heide, bilden *)

gehabt. Ein gleicher Nachtheil würde ohne Zweifel für Lüneburg und Harburg durch die Eisenbahn-Verbindung mit Hamburg entstehen, für ersteren Ort in bei weitem höherem Grade, als für den letztern, da in Lüneburg der innere städtische Verkehr namentlich der Platz-Handel bei weitem größer ist; in Harburg ist dagegen der Platz-Handel verhältnißmäßig viel unbedeutender und ist der natürliche Grund davon gerade in der Nähe Hamburgs und in der leichten Communication mit Hamburg, so wie in einigen auf Harburgs inneren Verkehr höchst nachtheilig influirenden aus dem Anfange des vorigen Jahrhunderts herrührenden Einrichtungen — welche als solche der gegenwärtigen Regierung nicht verborgen bleiben konnten und zu deren Abstellung sie schon jetzt die Einleitungen getroffen hat — zu erfinden.

Auch das Städtchen Winsen an der Luhe, dessen innerer Verkehr sich in den letzten Jahren sehr gehoben hat, würde unendlich wieder verlieren.

Wie würde der Verdienst aller dieser Dörfer erst noch geschmälert werden, wenn man im kurzen Fluge mit wenigen Kosten nach Hamburg kommen könnte, wer würde ferner ihre Kaufläden besuchen, da er leicht und schnell nach Hamburg kommen kann, wo er die große und schöne Auswahl hat, oder zu haben sich einbildet.

*) Die ganz kürzlich in Hannover erschienene bei den Gebrüdern Sanecke gedruckte Schrift „Bemerkungen über die Richtung der hannoverschen Eisenbahn nach der Elbe“ ist durchaus gegen Lüneburgs wahre Interessen gerichtet im Ganzen sowohl, wie im Einzelnen, daß es gewiß auf einer Mystification beruht,

II. Die Anlage der hannoverschen Eisenbahn soll aber dem hannoverschen Lande wesentliche Vortheile bringen, welche die unvermeidlichen Nachtheile, die sie von selbst mit sich führt, überwiegen oder mindestens gänzlich aufheben müssen. — Kann ein solches Resultat von der Anlage mit Sicherheit nicht erwartet werden, so ist sie ein Unheil für das Land.

1. Welche Vortheile kann man sich aber von einer das hannoversche Land durchschneidenden, die größeren Handelsstädte Deutschlands mit einander in unmittelbare Verbindung bringenden Eisenbahn für dieses Land nach den obigen Erörterungen wohl versprechen, welche auch nur im Entferntesten die Nachtheile, welche das Unternehmen der Wegbau-Administration wie den Post-Anstalten, der Frachtfahrt des Landes wie der Binnenschiffahrt, der Expedition und dem Transito-Handel wie dem Platz-Handel der Städte bringen würde, ausgleichen könnten?

Aller Vortheil des hannoverschen Transito-Handels, wenn er erst mittelst von den großen Handelsstädten ausgehenden Eisenbahnen bewerkstelligt werden würde, müßte und würde sich leider nur zu bald auf die Einnahme des von den transitirenden Gü-

wenn Lüneburger als deren Verfasser bezeichnet wurden. Wenn diese Schrift die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn bis an die Elbe geführt haben will und ferner behauptet, die Stadt Lüneburg sehe es als eine Lebensfrage an, mit dieser Hamburger Bahn sich über Stove zu verbinden, so muß sich ihr Verfasser die Folgen einer solchen unmittelbaren Verbindung überall nicht vergegenwärtigt haben und mit Recht läßt sich von Seiten Lüneburgs ein öffentliches Desavouiren der öffentlich ausgesprochenen Behauptung erwarten. Von sachkundigen Lüneburgern sind über diesen Gegenstand wenigstens entgegengesetzte und richtigere Ansichten ausgesprochen.

tern zu erhebenden Durchgang-Zolles reduciren. Allein die etwa in Aussicht gestellte Vermehrung dieser Einnahme wird durch die herben Verluste so sehr paralyfirt, daß die Hoffnung darauf auch nicht den allermindesten Trost gewähren darf. Und wenn der Transit sich verdoppelte, ja verdreifachte, es würde dadurch noch nicht einmal die Steuer-Kraft ersetzt, welche auf der anderen Seite dem Lande entzogen würde; das Mißverhältniß zwischen dem sicher entzogen werdenden Gewinn auf der einen und auf der anderen Seite dem ohnehin allererst zu erwartenden ist zu groß, als daß Hannover letzteren gegen den ersteren eintauschen dürfte. Jenen sanguinischen Hoffnungen, welche Einzelne von der Weltbahn sich versprechen, darf man sich aber nicht hingeben; denn eine bedeutende Vermehrung des Transito's ist unter den vorliegenden Verhältnissen nicht einmal zu erwarten und kann durch die Eisenbahn auch gar nicht herbeigeführt werden: es hängt der Waaren-Transit durch's Hannover'sche vorzüglich von Englands Handel mit dem Innern Deutschlands ab; so lange es für seine Fabrikate, seine Colonial- und Manufactur-Waaren einen möglichst großen Absatz im Innern Deutschlands findet, kann Hannover ziemlich sicher sein, daß die Importation — namentlich der Manufactur-Waaren für die Messen u. — hauptsächlich nur über Hamburg, Harburg und Lüneburg geschehen und sich nicht sehr vermindern werde. Die Erleichterung, welche der englische Import nun zwar durch die Eisenbahn gewinnt und dadurch dem Handel und der Fabrikation Englands zuwendet, wird jedoch immer noch zu unbedeutend sein, als daß das Project einen überwiegenden Einfluß äußeren könnte. Und wie ist das anders zu erwarten, nachdem der preussische oder deutsche Zoll-Verein eine so große Ausdehnung und Consistenz erlangt hat, daß er mit mehr Erfolg als je und wohl größerer Gegenwirkung widerstehen wird?

Wie für den Import und England läßt sich auch für Deutschland und den Export gleich wenig Großes von der Eisenbahn erwarten, da der eine durch den anderen natürlich mehr oder weniger bedingt wird.

So läßt sich also bei genauerer Prüfung der Verhältnisse nicht verhehlen, daß die Vermehrung der Einnahme von den Durchgangs-Zöllen keine sehr beträchtliche sein kann. Der hannoversche Staat wird demnach wo nicht berechtigt, doch gezwungen sein, sich von der Eisenbahn einen Bahn-Zoll auszubedingen, um sich dadurch wenigstens einigermaßen für die Opfer zu entschädigen, welche er durch die Gestattung jener Anlage den Chausséen und den Post-Anstalten bereitet. *) Ob aber die bei den weiten Entfernungen verhältnißmäßig kostspielige Anlage eine solche Auflage gestattet, möchte mindestens zu bezweifeln sein und jedenfalls dürfte ein solcher Bahn-Zoll nur sehr niedrig gestellt werden, wenn man den auf der anderen Seite zu gewinnenden Vortheilen nicht wieder Eintrag thun will. Ein glänzendes Resultat verspricht daher die Auflage des Bahn-Zolles dem Staate nicht.

Wesentliche Vortheile für die hannoverschen Unterthanen bringt dagegen die Anlage überall nicht mit sich: einen Aufschwung der Industrie und des Handels darf Hannover um so weniger davon erwarten, da es bislang noch keinen Handel, noch keine Fabriken und Manufacturen besitzt **), welche mit

*) Selbst der Verfasser der 1837 in Hamburg bei Hoffmann und Campe erschienenen Schrift „Die Altona - Hamburg - Lübecker Eisenbahn“ weiß Pag. 74. für den Staat kein anderes Mittel anzugeben, als daß er die unentgeltliche Beforgung der Briefe u. den Eisenbahnen zur Bedingung der Erlaubniß machen könne.

**) Daß der Staat einzelnen Städten, welche die Eisenbahn berührt, z. B. der Stadt Lüneburg, ein Stapel- oder Umlade-

dem Handel, den Fabriken und Manufacturen des Auslandes concurriren können; sie muß vielmehr auch in dieser Beziehung ein nachtheiliges Resultat liefern, da sie ja gerade den Handel und die Industrie fremder Städte und des Auslandes begünstigt und dadurch den eigenen Städten des Landes die Concurrnz erschwert, ja jedes Aufkommen eines selbstständigen Handels unmöglich macht.

Die Geschichte des Handels lehrt, daß Staaten gegen fremde Staaten sich gewissermaßen abzusperrn suchen, um ihren inländischen Handel, ihre inländische Industrie zu heben; so ist es z. B. in mercantilischer Hinsicht der Hauptzweck des preussischen Zoll-Verbandes, dem englischen Handels-Monopol ein Ziel zu

Recht ertheilen wird, dürfen sie sich keine Hoffnung machen und die Behauptung Pag. 5. der in Hannover erschienenen angeblich von einem Lüneburger verfaßten Broschüre:

„Denn wenn Lüneburg auch bei einer Eisenbahn-Richtung auf
 „Stove drei Meilen von der Elbe entfernt ist, so bleibt Lüne-
 „burg doch immer der Stapel-Platz, woselbst Waaren eben so
 „gut wie in Harburg angehalten, der steuerlichen Behandlung
 „unterworfen und zum Weitertransport auf und abgeladen wer-
 „den können“ zc.

ist eben so gehaltlos, wie trügerisch; denn, gesetzt auch, es ließe sich denken, daß die Waaren-Transporte in Lüneburg auf- und abgeladen und der Steuer-Revision unterworfen werden müßten, so würde das Alles doch nur von Seiten der Eisenbahn-Administration besorgt werden, welche ja die Transporte von Hamburg nach Braunschweig übernimmt, und es ist gar nicht einzusehen, welche Vortheile die Lüneburger davon haben könnten. Derselbe Fall findet z. B. gegenwärtig bei den preussischen Zollstätten statt, wo die transitirenden Fuhrleute angehalten, ihre Wagen wirklich ab- und aufgeladen und einer speciellen Revision unterworfen werden, allein dieser Umstand veranlaßt die Absender der Ladungen nicht einmal, dieselben an preussische Expediture zur Weiterverfendung zu adressiren.

setzen oder doch wenigstens alle möglichen Hindernisse in den Weg zu legen: insbesondere will es keine englischen Fabrik-Waaren mehr in Deutschland wissen, um seine eignen Fabriken zu heben. Dieses Absperrungs-System besteht gegenwärtig und eine Aufhebung desselben steht weder für die nächste, noch für die fernste Zukunft bevor. Ein gleiches System wie bei den Zöllen, muß aber bei den Eisenbahnen beobachtet werden, sonst würde man ja den durch jene Einrichtung zu erreichenden Zwecken durch diese offenbar entgegenwirken. Die hannoversche Eisenbahn darf demnach nicht über die Elbe nach Hamburg geführt werden, wenn man nicht die dem Hamburger Handel entgegenstehenden natürlichen Hindernisse hinwegräumen, wenn man dasselbe nicht noch durch ein solch wichtiges Institut befestigen und dem hannoverschen Lande ein für alle Male die Möglichkeit nehmen will, Hamburgs Handel einigen Eintrag zu thun. Zu befürchten ist dabei nicht, daß Hannover überhaupt von Hamburg umgangen werden könnte; denn es werden niemals Eisenbahnen am rechten Elbufer, welche in Hamburg münden und diesen Ort mit den großen Handels-Städten des inneren Deutschlands in unmittelbare Verbindung bringen, entstehen, wenn man nicht hannoverscherseits dazu die Hand bietet *).

*) Dieses kann um so gewisser behauptet werden, da ja der dänische Staat in die Anlegung von Eisenbahnen, welche bis nach Hamburg führen, nicht willigen wird. Welche vergebliche Mühe hat man sich nicht gegeben, um die erforderliche Einwilligung der Königlich-Dänischen Regierung zur Anlage einer Hamburg-Altona- und Lübecker Eisenbahn zu erreichen. Man vergleiche unter Anderen nur die im Jahre 1835 in Leipzig bei Weber und die im Jahre 1837 in Hamburg bei Hoffmann und Campe erschienenen Schriften: „Ueber die intendirte Hamburg-Altona- und Lübecker Eisenbahn“ und „Die Altona-Hamburg-Lübecker Eisenbahn.“ Auch die bereits beschlossene und genehmigte Al-

Nur Träumer und Phantasten verheißten dem Lande einen Aufschwung seines Handels, ein Aufblühen seiner Industrie; der Praktiker, welcher die Geschichte zu Rathe zieht, weiß solche Verheißungen zu würdigen und läßt sich nicht bestechen durch in weiter Ferne gezeigte unerreichbare Vortheile.

2. Bei weitem größere Vortheile lassen sich dagegen für das hannoversche Land von einer Eisenbahn versprechen, welche in diesem Lande selbst ihre Endpunkte findet; denn:

die Binnenschiffahrt auf der Elbe würde dadurch nicht vernichtet, vielmehr in dem Maaße gehoben werden, in welchem der

tona-Kieler Bahn zur Verbindung der Nordsee mit der Ostsee soll weder in Hamburg münden, noch einen Seitenarm nach Hamburg erhalten, und besser diese Bahn käme gar nicht zu Stande, als sie mündete in Hamburg und führte dadurch die wesentlicheren Vortheile dem einflussreicheren Hamburg zu. Deshalb eifern sich die Hamburger gegen diese Bahn so gewaltig, weil man ihre Theilnahme davon ausschließen will, in Prosa und in Versen. Man vergleiche z. B. den Aufsatz Nr. 132 und 133 des diesjährigen hamburgischen Correspondenten. Das Ausmünden einer durch's dänische Gebiet laufenden Eisenbahn in Hamburg konnte die dänische Regierung aber nicht gestatten: „eine solche „Bewilligung würde die Declaration enthalten haben, daß das „Ausland für immer vor dem Inlande begünstigt werden solle“ etc. siehe den Eingang der jüngst bei Mohr in Kiel gedruckten Schrift: „Holsteinische Eisenbahn.“ Gleichwie es aber der dänischen Regierung sowohl eine „politische“, als auch eine „moralische Unmöglichkeit“ gewesen ist, eine solche Einwilligung zu Gunsten Hamburgs zu ertheilen, wird auch die hannoversche Regierung sich nicht bestimmen lassen, Hamburgs unmittelbare Verbindung mit dem Süden Deutschlands herbeizuführen. Vgl. übrigens die gründliche Erörterung, welche Pag. 35 ff. der bereits erwähnten in Bremen erschienenen „Sammlung etc.“ beweist, wie wenig gegründet die Drohung einiger Hamburger, das Königreich Hannover zu umgehen, erscheine.

Transit der Waaren und Personen sich vermehren wird. Daß dagegen die Schifffahrt auf der Elbe, welche zur Zeit von den Städten Lüneburg, Winsen an der Luhe, Harburg u. s. w. aus mit dem jenseitigen Elbufer betrieben wird, einen furchtbaren Stoß erleidet, wenn die Eisenbahn über Stove direct nach Hamburg geführt würde, ist ganz unleugbar; denn nur ausnahmsweise würden die Dampf- und übrigen Fahr-Schiffe der Lüneburger, Winsener, Harburger benutzt werden, wenn erst die Locomotive mit ihren Transporten bei Stove über die Elbe geführt wird und schneller und vielleicht gar noch wohlfeiler auf diese Weise die Reise nach Hamburg zurückgelegt werden kann.*).

Ein gleicher Aufschwung würde dem Expeditions-Handel der Städte Lüneburg und Harburg zu Theil werden, da diesen Städten durch die hannoversche Eisenbahn eine Kunststraße zur

*) „Die Bürger Lüneburgs haben — so berichtet der Lüneburger Correspondent Pag. 15. der erwähnten Schrift — in jetziger Zeit eine Summe von 40,000 Thaler zusammengebracht, um ein Dampfbugfirboot für ihre Schiffe anzuschaffen, welches mit dem 1. August dieses Jahrs in Thätigkeit gesetzt werden soll, und sicher den Lüneburger Expeditions-Verkehr neu belebt, indem mittelst desselben der Wassertransport ungemein beschleunigt wird“ — die Lüneburger werden sich gewaltig getäuscht finden, wenn die Eisenbahn-Verbindung mit Hamburg nach den Ansichten ihres Correspondenten wirklich zu Stande käme. Wenn erst die Handels-Häuser ihre Waaren selbst auf der Eisenbahn versenden, was wird ihnen dann mit ihrem Dampfboote zu bugfieren übrig bleiben? Auch Winsen hat ein Dampfboot, welches zwischen Hamburg und dem Hoopte fahren soll, für 40,000 Thaler angeschafft, das im vorigen Jahre in Harburg angekaufte hat 30,000 Thaler gekostet und schon jetzt ist man daselbst wegen Ankaufs eines zweiten Dampfschiffs in Unterhandlung. Beweis genug, daß die Binnenschifffahrt auf der Elbe nicht unwichtig für das hannoversche Land sein kann.

Betreibung ihres Geschäftes gegeben würde, deren sie bisher entbehrt haben, und ganz vorzüglich würde ihr directer von Hamburg unabhängiger Expeditions-Handel gehoben werden.

Die Eisenbahn, wie die im Eingange erwähnte Harburger Schrift sie ausgeführt wissen will, kann für Lüneburg nur in gleichem Maaße vortheilhaft sein, in welchem sie es für Harburg sein wird, weil sich beide Städte Hamburg gegenüber in fast gleichen Verhältnissen befinden, namentlich ist nicht abzusehen, weshalb sie etwa nur dem einen Orte auf Kosten des anderen Vortheil bringen sollte.

Weder der Personen- noch auch der Güter-Verkehr wird sich durch die Anlage der Eisenbahn am hannoverschen Elb-Ufer in der bezeichneten Richtung wesentlich verändern, wohl aber, wenn auch nicht gerade in einem sehr hohen Grade, vermehren: wer einmal über Lüneburg durch's Hannoversche reisen will und sich in Hamburg oder überhaupt am hamburgischen Elb-Ufer befindet, wird, seit Einrichtung der Dampfschiffahrt zwischen Hoopt und Hamburg und der täglichen Reisefahrten zwischen Hoopt, Winsen und Lüneburg, sich nicht veranlaßt finden, über Harburg zu reisen, da er auf ersterem Wege eben so billig und bequem nach Lüneburg kommt, als auf dem letzteren; und die Expeditions-Güter, welche einmal über Lüneburg bestimmt sind, werden darum, daß sie schon von Harburg ab auf der Eisenbahn versandt werden können, nicht über Harburg dirigirt werden, weil der Wasser-Transport von Hamburg oder Harburg nach Lüneburg immer billiger beschafft werden wird, als der Transport auf der Eisenbahn von Harburg nach Lüneburg, denn zu niedrig dürfen die Bahn-Preise nie gestellt werden, wenn die Eisenbahn-Anlage überhaupt von Erfolg sein soll. *)

*) Vgl. Glünder's Beitrag 2c. Pag. 55. „Wird der Bahnzug „über Lüneburg nach Harburg dirigirt, so erspart der Wasser-

Der directe Expeditions-Handel ist nach dem Zeugnisse der Harburger Schrift pag. 17 und der Lüneburger pag. 12 schon jetzt in beiden Städten sehr bedeutend, er wird aber noch mehr zunehmen, wenn es in den überseeischen Handelsplätzen bekannt geworden ist, daß von beiden Städten aus die Eisenbahnen ihren Anfang nehmen. Welche Zukunft steht ihm aber bei den ausgebreiteten Verbindungen, dem großen Einflusse Hamburgs bevor, wenn die Eisenbahn in Hamburg selbst ihren Anfang nehme!

Der directe, von Hamburg unabhängige Expeditions-Handel ist aber der bei weitem einträglichere und vorzüglichere, ja die von Hamburg kommende, oft erst durch Hamburger Güterbesitzer, sogenannte Eigenbrüder, vermittelte Expedition kann den Lüneburger und Harburger Spediteuren bei weitem nicht den Verdienst bringen, welcher aus der directen Expedition gewonnen wird, erstere gewährt für sie oftmals auch nicht den allermindesten Vortheil. *) Die directe Expedition ist für Harburg nur

„transport zwischen Lüneburg und Hamburg die Kosten des
„Bahntransports zwischen Harburg und Lüneburg, und es ge-
„währt also die Lage Lüneburgs, hinsichtlich der Frachttrans-
„porte, unverkennliche Vortheile über Harburg.“

Desgl. die Bremer Sammlung 2c. Pag. 38.

„In dem Hamburg-Braunschweigischen Projecte wurde Hannover
„rein überflügelt. Solches hätte also immerhin schon deswegen
„als ein verderbliches Project anerkannt werden müssen, wenn
„auch nicht Harburg und Lüneburg darin in Gefahr gekommen
„wären, ihre Expedition zu Grunde gerichtet zu sehen, ohne
„solche auf irgend einem hannoverschen Plage neu wieder etab-
„liren zu können.“

*) Wenn der Lüneburger Correspondent pag. 13. seiner Schrift sich folgendermaassen über die directe Expedition äußert:

„Solche Geschäfte kann man aber eigentlich keine Seegeschäfte

deshalb keine Seespedition, sie bringt nur darum dem Hannover'schen Lande die Vortheile der Seeschiffahrt und des Seehandels nicht, weil dieses die Vortheile seines directen Expeditions-Handels mit dem benachbarten Hamburg theilen und einen großen Theil davon, vielleicht den besten, ihm überlassen muß: Hannover muß leider, um nur einmal die directe Expedition betreiben zu können, der Vermittlung Hamburgs sich bedienen, welches allein darin seinen Grund hat, daß ihm ein Seehafen an seinem Elbufer bislang gänzlich gefehlt hat.

Und gerade einen ganz vorzüglich segensreichen Einfluß auf den eignen Handel des Landes muß eine solche Eisenbahn-Anlage haben: wenn ein solcher nicht erwartet werden dürfte, wenn man daraus nicht eben die wesentlichsten Vortheile, welche die Eisenbahn dem Lande bringen soll, sich versprechen dürfte, so wäre sie ein Unglück für dasselbe. Der Verfasser der Harburger Schrift spricht sich hierüber mit folgenden Worten aus: „Aber es scheint die Zeit
„ gekommen zu sein, wo auch dem linken Elbufer sein Antheil
„ an dem durch die Elbe vermittelten Land- und Seehandel vin-
„ dicirt werden soll. Die Richtung der Hannover'schen Eisenbahn
„ auf Harburg erscheint dabei als das erste, aber auch als das
„ wirksamste Mittel. Wird Harburg der Ausmündungs-Platz

„ nennen und directe Expedition ist es nicht; der Harburger hat
„ keine größeren Vortheile davon als von anderen transitirenden
„ Gütern und bedient sich immer der Vermittlung der Ham-
„ burger“

so verräth diese Aeußerung eine gänzliche Unkenntniß der Verhältnisse und des Geschäftes: ja allerdings bedient sich der Harburger bei der Betreibung der directen Expedition der Vermittlung der Hamburger, aber bei den anderen transitirenden Gütern ist es gerade umgekehrt.

„derselben, so werden die Verhältnisse selbst diesen Platz in die
 „Reihe der Handelsstädte stellen. Daß diese Behauptung keine
 „eitle Chimäre ist, das weiß jeder, der mit der Localität und
 „mit den mercantilen Verhältnissen bekannt ist, am besten
 „aber wissen es die Hamburger selbst, welche eben deshalb schon
 „im Jahre 1835 und auch neuerdings wieder Alles in Bewe-
 „gung gesetzt haben, um die Ausmündung der Hannoverischen
 „Bahn in Harburg zu hintertreiben.“

Allerdings ein erhebender Gedanke, aber auch eine Ansicht,
 welche nicht bloß im Hannoverischen, sondern auch an andern
 Orten sich verbreitet findet. *)

Auf eine wahrhaft klägliche Weise ereifert sich dagegen der
 Lüneburger Correspondent pag. 8. und 9. seiner Schrift, wenn
 er die Unmöglichkeit einer Theilnahme an dem durch die Elbe
 vermittelten Land- und Seehandel durch ein schmähhches Ge-
 ständniß eigener Schwäche und Ohnmacht darzuthun sich nicht
 schämt, wenn er sich unter Andern darüber also ausspricht:

*) Sogar in dem bei Weber in Leipzig 1835 erschienenen, im
 Interesse der Hansestädte Hamburg und Lübeck geschriebenen
 größeren Werke „Ueber die intendirte Hamburg-Altona-Lü-
 becker Eisenbahn“ heißt es pag. 240.

„Ueberdies wird sich nicht läugnen lassen, — was man auch
 „immer zur Beruhigung der Hamburg'schen Kaufleute in dieser
 „Beziehung anführen mag, — daß die Herstellung einer Bahn
 „von Hannover nordwärts, die ihren Endpunkt in Harburg
 „hat, zu manchem directen Geschäfte dieses betriebsamen Plazes
 „mit Hannover, Braunschweig u. a. Gegenden, welches sonst
 „durch Hamburg mittelst der Route auf dem rechten Elbufer
 „betrieben wurde — Veranlassung geben werde. Zur Ersetzung
 „solches in der Natur des Handels und der Vertlichkeitsver-
 „hältnisse liegenden Verlustes und Ausfalls bestehenden Geschäfte
 „dürfte eine Eisenbahn nach Lübeck ebenfalls von Hamburg =
 „scher Seite nicht zu verwerfen sein.“

„Hamburg ist einmal in dem Besitze des Welthandels, und wird nicht so sehr sich als das Ziel und die Hauptquelle des Verkehrs ansehen, sondern wir, das ganze Königreich müssen es dafür achten; wahrhaft verblendet würden wir sein, wenn wir nicht eingestehen wollten, daß Hamburgs Verkehr seinen Segen über das ganze Königreich verbreitet.“

Daß das Hannoversche Land den Hamburger Kaufleuten verhältnißmäßig so sehr tributär geworden ist, wie kein anderes Land, welches mit ihm in gleichem Range steht, ist wohl bekannt, daß alljährlich von allen Puncten dieses Landes die größten Geldsummen nach Hamburg gehen, und der Verdienst davon diesem Orte verbleibt, ist eine natürliche Folge davon, daß Hamburgs Handel sich fast über das ganze Königreich verbreitet hat.

Allein, wie es in neuerer Zeit immermehr das Bestreben jedes Landes geworden ist, keinen Hauptzweig der Cultur und des Erwerbs zu vernachlässigen und es daher nicht mehr erlaubt zu sein scheint, von bloß ackerbauenden, bloß Handeltreibenden oder bloß fabricirenden Völkern zu reden, so kann man auch nichts mehr von der früher so beliebten Phrase halten, daß Hannover ein bloß oder vorzugsweise ackerbautreibendes Land bleiben müsse. Nein! es wird anderen Staaten nachfolgen, es wird nothwendig auch zu selbstständigem Handel, zu Fabriken und Manufacturen, insoweit und je nachdem sie seinen Verhältnissen angepaßt werden können, gezwungen werden. Hamburg giebt ein leuchtendes Beispiel, wie weit man bei zweckmäßigen Einrichtungen den Welthandel an sich ziehen kann. Wohl dem, den es zum Nacheifer zwingt und Schande über die, welche es entmuthigt! —

Und noch dringender wird dieser Zwang in Beziehung auf die deutschen Zoll-Verhältnisse. Mag Hannover mit Braunschweig und Oldenburg, und wer sonst noch zum Beitritt ver-

mocht werden mag, einen nördlichen, oder nordwestlich-deutschen Zollvereins-Staatenbund im Gegensatz zu dem preussischen oder jetzt schon deutschen fortbilden, oder aber diesem beitreten, so wird die Aneignung eines eignen überseischen Handels im ersten Falle zur Existenz und Selbstständigkeit des Bundes ohne Frage nothwendig, im anderen Falle aber mindestens von nicht weniger evidentem Nutzen sein. Zu welcher Ausdehnung in diesem letzteren Falle nämlich bei den vorhandenen Mitteln und Gebietsstrecken ein Nordsee-Hafen gelangen kann, ist zu einleuchtend, als das nicht jeder einzelne Vereinsstaat, dem die Möglichkeit dazu gegeben ist, daran denken sollte, sich den Besitz eines solchen und dadurch die speciellen Vortheile desselben anzueignen.

Daß die Anlage eines Nordsee-Hafens am linken Elb-Ufer den Expeditions-Verkehr Hannovers zunächst und hauptsächlich vermehren wird, hat darin seinen natürlichen Grund, daß der Handel von der Nordsee bis in's Herz von Deutschland der graderen Linie wegen nicht über Hamburg, sondern über Hannover gehen wird; das linke Elb-Ufer ist ergiebiger, als das rechte und wohl läßt sich erwarten, daß dem Expeditions-Handel sich der Eigenhandel anschließen werde *).

*) Grade ihrer günstigeren Lage haben die Expeditions-Plätze Hannovers, Lüneburg und Harburg, ihren eigentlichen Expeditions-Handel, die directe Expedition von und nach den überseischen Handels-Plätzen zu verdanken; die Expedition der ihnen von Hamburg zugesandt werdenden Güter kann nicht einmal als eigentlicher Expeditions-Handel angesehen werden, weil dabei die hannoverschen Spediteure oftmals nichts weiter als Commissionäre der Hamburger Kaufleute oder Spediteure sind. Lüneburg und Harburg müssen sich nun zur Betreibung ihrer directen Expedition, in Ermangelung eines Seehafens am linken Elb-Ufer, des Hamburger Hafens bedienen, in diesen laufen jetzt auch selbst diejenigen Schiffe ein, welche ausschließlich oder

Nothwendig erscheint demnach das Zuvorkommen mit der Anlage der Eisenbahn am linken Elb-Ufer, da die Anlagen am rechten, wenn sie so zu Stande kämen, wie Hamburg sie projectirt, das hannoversche Hafen-Project zu Grabe tragen würden, wollte Hannover letztere aber gar befördern, so würde es sich sein eignes Verderben bereiten *).

Daß sich die hannoversche Regierung ernstlich mit der Anlage eines Seehafens an der Elbe beschäftigt, ist eine im ganzen Lande allgemein verbreitete Ansicht, die Ausführung einer solchen Anlage wird allgemein gewünscht und wohin sie immerhin kom-

doch hauptsächlich Expeditions-Güter für sie geladen haben und dort müssen sie aus- und in kleinere Fahrzeuge geladen werden. Diese Benutzung des Hamburger Hafens ist aber für sie mit manchen Schwierigkeiten und großen Kosten verbunden, welche nur dann gänzlich hinwegfallen, wenn im Winter durch den Eisgang die Elbschiffahrt gehemmt ist, die Seeschiffe in Cuxhafen löschen und die Güter durch Landfuhren von dort nach Harburg transportirt werden müssen, da dann Harburg durch seine natürliche Lage einen entschiedenen Vorzug hat.

*) Man vergleiche die bei Hoffmann und Campe in Hamburg im laufenden Jahre erschienene Schrift: „Nutzen und Zweck der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn“ Pag. 29.:

„Die Erbauung einer Eisenbahn von hier (sc. Hamburg) dürfte am ehesten geeignet sein, den Nachtheilen entgegen zu wirken, welche aus kräftiger, wie bisher, erneuerten Versuchen von Seiten Hannovers zur Anlage eines Hafens bei oder unterhalb Harburg entstehen könnten zc.“

Die Bremer Sammlung Pag. 32.:

„Uebrigens würde das allgemeine hannoversche Landes-Interesse, in so fern noch Aussicht vorhanden ist, solches durch einen künftigen Seehandel befördern zu können, durch Verlängerung einer Eisenbahn nach Hamburg, wie in einem Sacke zugebunden, für alle künftigen Zeiten haben verkümmern müssen.“

men mag, welche Stadt an der Elbe als die paßlichste dazu außersehen werden wird, die anderen Städte werden ihr dieselbe nicht mißgönnen; denn wenn Zweck der Anlage der Seehafen ist, so muß derjenige Platz, welcher hauptsächlich seiner natürlichen Lage nach der geeignetste dazu ist, die alleinige Entscheidung für sich haben.

Auf eine sehr interessante und anziehende Weise hat der Verfasser der in Harburg erschienenen Schrift diese Stadt als eine dazu vorzüglich passende geschildert, z. B. Pag. 13., woselbst es heißt:

„In dieser Hinsicht hat nun Harburg vor allen anderen Punkten am diesseitigen Elb-Ufer den entschiedenen Vorzug, daß sich von hier aus selbstständige und directe Handels-Verbindungen mit anderen Ländern anknüpfen lassen. Denn Harburg liegt — wie Hamburg und Altona — an dem Punkte des Elbstromes, wo die Flußschiffahrt aufhört und bis wohin die Seeschiffe gelangen können. Hier, wo der Seehandel und der Landhandel sich scheiden, ist der Platz, wo nothwendig ein reger Verkehr sich entfalten, wo ein Stapel-Ort für den Handel Deutschlands mit entstehen mußte, und diese glückliche Lage ist es, welche Hamburg und Altona zu ihrer jetzigen Größe emporgehoben hat. Wenn bisher den letzteren Städten allein alle Vortheile einer so günstigen Lage zugewachsen sind, wenn noch kein Ort am diesseitigen Elb-Ufer an ihrem blühenden Handel Theil genommen hat, so liegt der Grund dieser Erscheinung darin, daß Hamburg und Altona zeitig angefangen haben, jene natürlichen Vorzüge zu benutzen, durch großartige Anstalten und Einrichtungen die Interessen des Handels zu befördern und an sich zu fetten, während von hannoverscher Seite bisher in dieser Hinsicht nichts geschah.“

Das hat aber den Lüneburger Correspondenten gewaltig aufgebracht, er nennt daher diese Ansicht pag. 12 seiner Schrift

„ein Trugbild, welches sich bei einer gründlichen Prüfung in leeres Nichts auflösen wird“ und fährt dann weiter also fort:

„Die unüberwindliche Schwierigkeit, ja Unmöglichkeit einer „Hafen-Anlage bei Harburg und der Hafenerhaltung hat durch „viele angestellte technische Untersuchungen sich schon längst so „klar ausgewiesen, daß man von einem solchen, hier als gewichtsvoll hingeworfenen Projecte ganz zurückgekommen ist“ *) allein er vergißt es ganz, diesen Satz auch nur durch eine oberflächliche, geschweige denn gründliche Prüfung zu rechtfertigen und er betet nur nach, was die im Jahre 1835 in Hamburg bei Nestler und Melle unter dem Titel „Zur Eisenbahn ic.“ erschienene Schrift **) und eine fast zu derselben Zeit gleichfalls in

*) Diese nackte, durch Nichts gerechtfertigte Behauptung muß gerade durch ihre Nacktheit als erbärmlich erscheinen, gehässig wäre sie vollends, wenn die Schrift von einem sachkundigen Lüneburger herrührte; die Stadt Lüneburg kann doch nun einmal keinen Seehafen bekommen, sie ist ja Meilen weit von der Elbe belegen.

**) Diese im Ganzen ziemlich unbedeutende und der eingestreuten lügenhaften Anekdoten wegen gemeine und verächtliche Schrift liefert einen schlagenden Beweis, wie man die kleinlichsten Mittel nicht verschmäht, alle und jede für's linke Elbufer bestimmte Anlagen zu verdächtigen.

Ja man hat sogar nicht unterlassen, selbst in öffentlichen Zeitungen dergleichen Anlagen auf's Heftigste zu bekämpfen, und der Hamburgische unpartheiische Correspondent hat mehrere Versuche dieser Art mitgetheilt, entgegenstehenden Aufsätzen aber die Aufnahme versagt, z. B. dem deshalb in der deutschen National-Zeitung Nr. 151. Braunschweig 1840 veröffentlichten.

Von den vielen gegen Hannovers Interesse gerichteten Aufsätzen mag nur noch der in Nr. 91. des Hamburgischen Correspondenten vom Jahre 1837 mitgetheilte, welcher wenigstens

einer hamburgischen Buchhandlung unter dem Titel „Remarks
„on the proposed rail — way, from Hannover and Brunswick

mit einiger Gewandtheit und Vorsicht die Sache behandelt, nicht unerwähnt bleiben, aber auch bei näherer Prüfung bleibt die Seichtheit der darin entwickelten Gründe nicht verborgen. Wenn z. B. der Verfasser meint „daß es den Hamburgern frei stehe, auf welchen Wegen sie die für entferntere Gegenden bestimmten Waaren versenden wollten“ und damit gewissermaßen anzudeuten scheint, Hamburg werde seine Transito-Güter auf einer Eisenbahn, welche in Hamburg nicht, sondern in Harburg erst beginne, nicht befördern lassen, so ist dieses nur ein scheinbarer Gegengrund. Daß den Hamburgischen Kaufleuten die Wahl frei stehe, hat seine vollkommene Richtigkeit; allein der Transito-Handel wählt immer die geradesten Richtungen und die billigsten Straßen und auch die Hamburgischen Handels-Häuser werden hinführo durch Kleinliche Interessen sich nicht bestimmen lassen, längere, schlechtere und theure Wege zu wählen; — dadurch würden sie ja gerade dem nahen Altona und dem betriebsamen Harburg, dessen directe Expedition schon jetzt sehr bedeutend ist, die furchbarste Waffe in die Hände geben.

Wenn sodann der Verfasser ferner, um vor der Harburg-Hannoverschen Eisenbahn zurückzuschrecken, den Strom-Uebergang von Harburg nach Hamburg als „zu allen Zeiten langweilig, meistens schwierig, während sechs Monaten aber oft mit lebensgefährlichen Hindernissen verknüpft, und oft ganz unmöglich“ schildert, so ist dieses Raisonnement ein eben so übertriebenes, wie ungegründetes: ja der Verfasser ist nur zu bedauern, wenn er einen Strom-Uebergang, von welchen man die Reisenden nur mit Bewunderung reden hört, welchen die Dampfschiffe, namentlich das erst vor einigen Jahren in Harburg angeschaffte „Kronprinz von Hannover“ fast zu allen Jahrs- und Tageszeiten, selbst des Nachts, wenn sie besonders bestellt werden, auch im Winter, wenn die Elbe nicht mit Eis bedeckt und überhaupt fahr-

„to Hamburg“ herausgekommene Broschüre ebenso nackt und häßlich von dem Projecte der Hafen-Anlage bei Harburg ausgesprochen haben: die erstere nennt es pag. 35 ganz in Uebereinstimmung mit dem Lüneburger Correspondenten „ein windiges unausführbares Project,“ die zweite bleibt auch mit ihren Kraft-Ausdrücken nicht hinter der ersteren zurück, sie nennt die dahin gerichteten Gedanken Hannovers, sich seinen Theil an dem durch die Elbe vermittelten Land- und Seehandel zu vindiciren „ungereimt“ die sich solchen Gedanken hingebenden Einwohner „nach einem Schatten haschende“ und die Beförderer der Hafen-Anlage „Beförderer lustiger Ideen,“ — allein sie bemüht sich

bar ist, regelmäßig in Zeit von einer Stunde zurücklegen, wirklich langweilig gefunden haben sollte, und was von seinen übrigen Adjectiven zu halten ist, mag aus dem Umstande entnommen werden, daß während der letzten zehn Jahre kaum einige Tage, an welchen die Unmöglichkeit des Strom-Uebergangs wirklich statt gehabt hätte, vorgekommen sind, auch kann die Schwierigkeit desselben nicht gar bedeutend sein, da die Ueberfahrt einer Person mittelst Dampfschiffs für 8 β , mittelst Fähr-Ever für 4 β und der Transport eines Centner Guts für 2 β beschafft wird.

Wenn endlich der Verfasser meint: „daß, sowie mehr als rothe Schuhe zum Tanze gehören, so auch mehr dazu gehört um ein Marktplatz für den Welthandel zu werden, als an einem Strome und am Ausgang einer Eisenbahn zu liegen, so unverkennbar groß solche Vorzüge auch sind“ so ist es doch einleuchtend genug, daß eine kräftige Regierung einer betriebsamen so günstig belegenen Stadt die nöthigen Institute wohl verschaffen könne, damit es ihr gelinge, sich nach und nach auch ein Tanzkleid und den Tanzschmuck anzuschaffen, und das Gespött zu Schanden zu machen, welches ein Land und eine Stadt nimmer verdiente, die sich nur ihren Antheil an dem durch die Elbe vermittelten Land- und See-Handel vindiciren wollen.

doch ihre Aussprüche durch einige auf die Sache selbst sich beziehende, wenn gleich höchst oberflächliche Erörterungen anschaulich zu machen, indem sie z. B. versichert: daß es nur durch Verwendung einer ungeheuren Geldsumme gelingen könnte, die Süder-Elbe so gut zu vertiefen, daß nur kleine Schiffe von Hull oder London dadurch nach Harburg gelangen könnten, daß ferner, wenn eine solche Vertiefung der Elbe auch gelänge, es dennoch sehr schwer halten würde, solche Schiffe nach Harburg zu ziehen, und daß sie die größere Gefährdung und den größeren Aufenthalt, welchen sie sich bei einer Fahrt zwischen den Sänden des Köhlbrandes aussetzten, ohne eine bedeutende Fracht-Erhöhung nicht übernehmen würden u. — und hat wenigstens die gute Folge gehabt, daß sich ein Sachkundiger des Harburger Hafen-Projects angenommen und die Schreier mit ihren Kraft-Ausdrücken gebührend zu Hause geleuchtet hat.

Es ist dieses nämlich geschehen in einer gleichfalls im Jahre 1835 in Göttingen gedruckten Schrift:

„Harburgs Hafen

und die

Eisenbahn über Wilhelmsburg.“

welche in technischer und mercantilscher Hinsicht in einer gründlichen Erörterung und würdigen Redeweise über beide Projecte die Resultate tiefer Forschungen und sachdienlicher vorausgegangener Untersuchungen veröffentlicht. Wenn diese vortreffliche Abhandlung bislang nicht im Buchhandel erschienen ist, so mögen die auf den Hafen Harburgs sich beziehenden Erörterungen auszugsweise jedoch mit des Verfassers eigenen Worten hier schließlich einen angemessenen Platz finden.

„Wir wollen (so fährt er, nachdem er gezeigt, wie er sich durch die angeführte englische Schrift zu einer Widerlegung derselben habe veranlaßt sehen müssen, fort) in dem Nachfolgenden, nicht durch vage Behauptungen, sondern gestützt auf Sätze der Wissenschaft und Erfahrung, den Beweis führen daß die Schiffbarmachung der Süder-Elbe kein chimärisches Unternehmen ist, und daß Harburg mehr als irgend ein anderer Ort am linken Elbufer zur Errichtung eines Handelshafens sich eignet. Und da aus dem Gesammtinhalt der Schrift: Remarks etc. klar wird: daß nur allein um der Idee von der Nützlichkeit — oder wenigstens von der Unschädlichkeit — einer Eisenbahn zwischen Hamburg und Harburg Eingang zu verschaffen, der Hafentwurf als chimärisch dargestellt und nach allerlei Vortheilen gesucht wird, die für Harburg aus einer genauen Verbindung mit Hamburg hervorgehen sollen: so sind wir außerdem veranlaßt zu beweisen, daß die Erbauung einer Eisenbahn von Harburg nach Hamburg für das gesammte Inland ohne Nutzen und für Harburg und dessen ganze Umgebung von unberechenbarem Nachtheil sein würde.

In Beziehung auf das, was die angeführte Schrift über den gegenwärtigen Zustand der Schiffbarkeit und die Schiffbarmachung der Elbe enthält, haben wir zuerst Folgendes zu bemerken. Es ist allerdings wahr: daß in der neueren Zeit die Versandung der Süder-Elbe und die Verwilderung der Fahrbahn in der Gegend des Köhlfleths, bei niedrigem Elbstande, den größeren Schiffen die Fahrt nach Harburg nicht erlaubt hat; aber nie ist die Seichtigkeit und die Verwirrung des Stromstrichs so groß gewesen, daß kleinere Schiffe, von Hull oder London, an der Befahrung dieser Stromabtheilung verhindert worden sind. Fast jedes Jahr sind einige von diesen in Harburg angekommen und auch wohl, voll beladen, mit Landesproducten, von hier direct in See gegangen. Es giebt sogar Beispiele, daß ähnliche Schiffe noch

2 Meilen über Harburg hinaus, bis zur Mündung der Ilmenau, vorgedrungen sind, und selbst beim niedrigsten Wasserstande im Sommer 1834 haben Kohlenschiffe, welche geradenwegs von England kamen, ohne besondere Schwierigkeiten jenen Punct erreicht.

Für einen ordentlichen Stromhafen, der seewärts kommende Schiffe aufnehmen soll, ist jedoch die gegenwärtige Tiefe der Süder-Elbe nicht groß genug; die zunehmende Versandung liegt vor Augen; also ist die Reinigung und Vertiefung dieses Stromarms erforderlich, ehe an die Erbauung eines Hafens gedacht werden kann."

Nachdem einige allgemeine Sätze über die Natur der Ströme vorausgeschickt sind, heißt es weiter:

"In der betreffenden Elbgegend ward in älteren Zeiten auf den natürlichen Gang sich selbst überlassener Ströme wenig Rücksicht genommen, und manche der angeführten Uebel sind, als Folge dieser Vernachlässigung, schon seit mehreren Jahrzehnden eingetreten. Das Strombett ist merkbar höher geworden, die Fahrtiefe hat abgenommen und ihre frühere Regelmäßigkeit verloren, und die Abwässerung der anliegenden Marschen ist in einen so mangelhaften Zustand gerathen, daß ganze Felder, die noch vor hundert Jahren regelmäßig mit Winterkorn bestellt wurden, jetzt manchmal kaum zum Graswuchs benutzt werden können.

Das Fortschreiten dieser nachtheiligen Wirkungen durch Regulirung des Stromes zu verhindern, ist — auch abgesehen von der Schiffbarmachung — nichts mehr und nichts weniger als die Nothwendigkeit fordert und die fortgeschrittene Kunst anrath. Wie die Regulirung ausgeführt werden muß, gehört nicht hierher; daß aber durch dieselbe und durch eine angemessene Beschränkung der Breite des Stroms die versandete Elbstraße auch für die Schifffahrt genügend vertieft werden kann, ergibt sich durch folgende Berechnung:

Der an Hamburg vorbeifließende Elbarm — die Norder-Elbe, welche eine Stunde oberhalb Harburg vom Hauptstrom abmündet, — führte im Jahre 1798, bei niedrigem Wasserstande (nahe unterhalb des Theilungspuncts), in einer Secunde 8022 Cubikfuß Wasser abwärts; die bei Harburg vorbeifließende Süder-Elbe dagegen 19314 Cubikfuß (Woltmanns Beiträge zur hydraulischen Architectur 4. Band, S. 279). Dieß Verhältniß ist, in Uebereinstimmung mit bekannten Erfahrungsregeln (nachzusehen in dem Trattato de' canali navigabili dell' Abate Antonio Leechi Cap. I. Prop. III.), für die Süder-Elbe seit jener Zeit noch günstiger geworden; jedoch soll, zu desto größerer Sicherheit, angenommen werden, daß auch jetzt noch jene 19,314 Cubikfuß abströmen. Weiter unterwärts wird dem Hauptstrom auf's Neue durch abmündende kleine Nebenarme ein Theil seiner Wassermasse entzogen; dagegen kommt indeß die ganze Masse der täglich rückwallenden Fluth hinzu, welche in der Stromabtheilung neben dem Köhlfleth fünf Fuß hoch steigt. Wäre es nun möglich, (welches keinem Zweifel unterliegt,) in dem Hauptarm so viel Wasser zusammenzuhalten, als die angeführte, ursprüngliche Masse ausmacht, und denselben allgemein auf seine, 800 Fuß betragende Normalbreite zu beschränken, so würde zufolge der Regel, daß die Wassermasse, dividirt durch das Product der mittleren Geschwindigkeit in die Breite des Querschnitts, ($h = \frac{M}{c \cdot b}$) die mittlere Tiefe ergibt, die zu erreichende Tiefe des regulirten Stromarms, beim niedrigsten Wasserstande, $= \frac{19314}{800 \cdot 2}$, das heißt: nahe gleich $10\frac{1}{2}$ Fuß sein, wenn die mittlere Geschwindigkeit zu 2 Fuß angenommen wird. Nach den citirten Geschwindigkeitsmessungen war dieselbe nur ein Geringes über $1\frac{1}{2}$ Fuß groß, nach vollendeter Regulirung wird sie, wenigstens im Anfange, bis gegen 2 Fuß anwachsen. Die Tiefe des Fahrstrichs eines Stroms pflegt bekanntlich immer einige Fuß größer zu sein, als die berechnete mittlere Tiefe, und wir dürfen hier, in Uebereinstimmung mit einer Normalstrecke

neben der großen Kattwiek, 12 bis 13 Fuß dafür ansetzen. Zu dieser Tiefe kommt, abwechselnd, noch die Höhe der täglichen Fluth, welche bei Harburg im Mittel 4 Fuß und im Köhlbrande 5 Fuß hoch steigt. Nach den neuesten Blättern der Papenschen Karte des Königreichs Hannover, sind die Tiefen des Fahrstrichs von Hamburg bis zum Ausfluß der Lübe, im Durchschnitt nicht größer. Also werden alle Schiffe, die bei mittlerer Fluth jene untere Stromstrecke befahren, nach vollendeter Regulirung auch nach Harburg gelangen können.

Vielleicht werden Gegner, denen die Gesetze der strömenden Gewässer nicht bekannt sind, uns den Einwurf machen: es sei das Vorhergehende eine theoretische Rechnung, die mit der Erfahrung wohl schwerlich zusammenstimmen werde. Wir antworten: allerdings ist es eine theoretische Berechnung, aber gegründet auf ein einfaches Erfahrungsgesetz, welches von Kennern des Gegenstandes nie in Zweifel gezogen ward, und allgemein gilt, so lange die Continuität der Wassertheilchen fortdauert, oder so lange die Gewässer des Stromes sich nicht trennen und in abgesonderten Haufen zum Meere rollen.

Anderer können befürchten, die Schnelligkeit der Strömung werde durch die Beschränkung der Breite des Stroms auf mehr als 2 Fuß anwachsen, und dann das rasch abfließende Wasser eine verhältnißmäßig geringere Tiefe haben. Wir antworten: dies mag immerhin anfangs der Fall sein, aber dann vermag die Festigkeit des sandigen Strombodens den Angriffen der Strömung nicht zu widerstehen, das Strombette wird in ganz kurzer Zeit bis zur berechneten Tiefe ausgewühlt werden und dann in keinem Querschnitt die mittlere Stromgeschwindigkeit die angenommenen 2 Fuß überschreiten. Wie leicht der Strom im Allgemeinen zu vertiefen ist, wenn seine eigne Kraft zweckmäßig benützt wird, hat eine Erfahrung des Jahrs 1834 jedem unbefangenen Beobachter klar gemacht. Erst in der letzten Hälfte

des verflossenen Sommers ward an der Mündung des Köhlfleths, da wo die Seichtigkeit und große Breite des Stromes am nachtheiligsten war, statt eines alten verfallenen Buschwerks eine besser gerichtete, den Strom beschränkende Bühne angelegt (wahrscheinlich nur, um das unterwühlte Ufer zu schützen und den Strom von ausgedehnten Domanalgrundstücken abzuhalten); dadurch ist die Fahrbahn in der ganzen Länge jener Stromabtheilung bereits 3 Fuß vertieft worden, obgleich kein Hochwasser die Strömung gekräftigt, und kein Eisgang das Strombette gereinigt hat.

Ist in dem Vorhergehenden die Möglichkeit, mit mäßigen Kosten eine ordentliche Fahrbahn nach Harburg einzurichten, dargethan; so bleibt in technischer Hinsicht nur noch die Frage zu beantworten: ob alle übrigen Erfordernisse eines guten Handelshafens bei dieser Stadt zu finden sind.

Gewöhnlich pflegt man folgende Ansprüche an einen Stromhafen zu machen: er soll

1. den Schiffen Sicherheit gegen Eisgang und Schutz gegen Sturm und Wellen gewähren;
2. um das Verschlammen des Hafenbassins zu verhindern nicht vom trüben Strome, sondern von einem klaren Nebenflusse gefüllt werden;
3. Bequemlichkeit zum Ein- und Ausladen der Waaren und zu ihrer leichten Versendung darbieten;
4. an der Stelle des Stroms liegen, wo die Seefahrt mit der Stromfahrt natürlich wechselt;
5. Gelegenheit zum Kalfatern und Ausbessern der Schiffe darbieten.

Der Forderung No. 1 kann rücksichtlich der Localität, wie die Untersuchungen bewiesen haben, hier leichter als an irgend einem andern Orte des linken Elbufers entsprochen werden. Eben so der No. 2, wenn man die wasserreiche Seve, den Engelsbach

und einen dritten Bach, welcher die drei Mühlen zwischen Eisen-
dorf und Harburg treibt, zur Füllung und Spülung benützt.

In Beziehung zur dritten Forderung macht die Localität alle
Vorrichtungen sehr leicht ausführbar, welche zum Ein- und Aus-
laden nöthig sind. Und zur Weitersendung der Waaren hat
Harburg eine günstigere Lage, als irgend ein anderer Ort an
der Elbe; denn von hier aus verzweigen sich gute Kunststraßen
nicht allein durch das Königreich Hannover, sondern durch den
größten Theil Deutschlands. Der Handel (oder vielmehr der
Handelsvorthell), welcher immer die bequemsten und billigsten
wählt, hat über die günstige Handelslage dieser Stadt längst
entschieden. Folgende Uebersicht von den im Kaufhause zu Har-
burg verladenen Transitogütern wird ohne weiteren Commentar
den schlagendsten Beweis von dem Aufblühen und der Wichtigkeit
dieser Stadt geben; Vorzüge, die es allein seiner günstigen Lage
zu danken hat.

Jahr.	Landwärts	Seewärts	Total Schiffsfund à 320 Pf.
	eingegangen und Schiff verladen Schiffsfund	und pr. Fuhr Schiffsfund	
1819	16658	28967	45625
1820	17886	35459	53345
1821	15786	32169	47955
1822	18655	36715	55370
1823	23396	32886	56282
1824	29483	36695	66178
1825	39311	43055	82366
1826	29303	57029	86332
1827	43068	56132	99200
1828	53626	64075	117701
1829	55274	80273	135547
1830	54374	86833	141207
1831	59039	86121	145160
1832	59835	90159	149994
1833	63515	90363	153878
1834	65662	93883	159545 *)

*) Da diese Gütermasse hat sich in den letzten Jahren noch vergrößert. Um eine leichtere Uebersicht derselben zu übergeben, wird bemerkt, daß zum Transporte der Gütermasse des Jahres 1834 5318 vierspännige Frachtwagen, jeder mit 30 Schiffsfund beladen, erforderlich gewesen sind; also wenn die ganze Summe auf die Tage eines Jahres gleichmäßig vertheilt werden könnten, täglich mehr als 14 vierspännige Wagen.

In Beziehung zur vierten Forderung ist Harburg der einzige paßliche Hafenplatz am linken Elbufer; denn es ist der unterste Uferpunct, den die langen und schwach gebaueten Fahrzeuge von der Ober-Elbe mit Sicherheit erreichen können. Nur dann, wenn während eines niedrigen Wasserstandes die Fahrt von Oben nach Hamburg durch die Norder-Elbe nicht möglich ist, pflegen dieselben in seltenen Fällen mehr unterwärts den, für diese Schiffe gefährlichen, Weg durch den Köhlbrand zu wagen, aber nur bei beständigem Wetter und vollster Windstille.

Bei der immer zunehmenden Versandung der Norder-Elbe, gegen welche die Stadt Hamburg, selbst mit einer kostbaren Dampf-Baggermaschine, wenig hat ausrichten können, verdient dieser Umstand eine ganz besondere Berücksichtigung.

Seite 31 und 32 der fraglichen Schrift wird zwar behauptet, die Ober-Elbe sei nur wenige Monate im Frühling und Herbst, wegen Mangels an Wasser mit Nutzen zu befahren. Wenn dies gegründet wäre, so würde der vierte für Harburg sprechende Punct, den wir als den allerwichtigsten betrachten, ganz wegfallen müssen. Allein wir haben Tabellen der täglichen Wasserhöhen vor uns, die vom Jahre 1814 bis zum Jahre 1829, Lauenburg gegenüber, beobachtet worden sind; ihre Mittheilung ist hier nicht möglich, aber wir können, darauf fußend, versichern: daß jene Behauptung sich nur auf die Erfahrung des letzten Sommers und einiger vorhergegangener Jahre gründen kann, wo auch der Rhein und andere wasserreiche Ströme für die ordentliche Schifffahrt zu seicht waren. Gewöhnlich hat die Elbe, den größten Theil des Jahres hindurch, einen Wasserstand, der den 0 Punct der Oberfläche um 2 bis 3 und mehr Fuß übersteigt; wovon manche unserer niedrigen Marschen, die für ihr Binnenwasser dann keinen Abfluß haben, oft genug, ein trauriges Beispiel geben.

Die fünfte und letzte der aufgestellten Bedingungen ist endlich hier sehr leicht zu erfüllen, indem schon jetzt in der Nähe Harburgs eine genügende Anzahl Schiffswerften zu finden sind, und weil zu ihrer Vermehrung die günstigste Gelegenheit dargeboten wird.

In so weit es auf eine gemeinsafliche Art hat geschehen können, glauben wir dem Vorhergehenden die vollständige Grundlosigkeit alles dessen dargethan zu haben, wodurch der Verfasser der Remarks, in technischer Hinsicht, das Hafenproject der Stadt Harburg als chimärisch darstellen will."

Hierauf werden die in merkantilischer Hinsicht gegen Harburg gerichteten Bemerkungen des Engländers folgendergestalt gewürdigt:

„Fassen wir nun alles das zusammen, woraus erwiesen werden soll: daß es auch in mercantilischer Hinsicht ein chimärisches Unternehmen sei, aus Harburg einen Handelshafen machen zu wollen, so besteht es kurz in Folgendem:

1. in der zu großen Nähe Hamburgs im Allgemeinen;
2. in der Frachterhöhung, welche alle nach Harburg fahrenden Schiffer fordern würden;
3. in dem Mangel an Rückladung;
4. in dem Mangel an Capitalien.

Es soll vorzüglich die große Nähe Hamburgs dem Aufkommen Harburgs nachtheilig sein, eben so wie sie, angeblich, dem Fortschreiten Altonas hinderlich gewesen ist. Aber nach der Ansicht unterrichteter Kaufleute wird das nahe Hamburg dem Aufblühen der Stadt Harburg nicht hinderlich, sondern nur förderlich sein können, weil für letztere nie die Theilnahme an den Hamburgischen Hülfsmitteln zu hintertreiben sein wird, und eben so wie Altonaer Handelshäuser die Bank, die Börse, die Asscuranz und andere Hamburgische Anstalten benutzen, würden diese Einrichtungen dem Harburger zu Gebote stehen, sei es unter eigenem oder

fremdem Namen. Nur allein durch die Mitbenutzung jener großartigen Anstalten war es möglich, daß Altona so rasch sich heben konnte; denn im Jahre 1500 war diese Stadt noch ein unbedeutendes Fischerdorf, dessen Bewohner nach Hamburg in die Kirche gingen, 1604 erhielt es die Rechte eines Fleckens, 1664 städtische Gerechtsamen; 1713 ward es von Steenbock bis auf 30 Häuser niedergebrannt, und jetzt ist es, nach Kopenhagen, die ansehnlichste Stadt Dänemarks, die, obgleich nur mit mäßigen Privilegien begünstigt, bedeutenden Handel treibt, viele eigne Schiffe besitzt und von mehr als 26,000 Menschen bewohnt wird. Harburgs Bürger sind nicht so unbescheiden, zu glauben, daß sie je mit Hamburg rivalisiren können, aber sie richten ihre Augen auf Altona, welches ihnen in den Remarks als Vorbild hingestellt worden ist; jedoch würden sie zufrieden sein, wenn sie in der begünstigenden Nähe Harburgs ihre Stadt nur zur Hälfte von dem machen könnten, was Altona jetzt ist, denn dann würde sie schon die erste Handelsstadt des Königreichs Hannover sein.

Der zweite Einwurf: es würden alle nach Harburg fahrenden Schiffe eine bedeutende Frachterhöhung fordern, wird Keinem, der Handels- und Schifffahrts-Verhältnisse kennt, als ernstlich gemeint erscheinen; denn wahrlich, die Sände des Köhlbrands sind nicht so hinderlich und gefahrbringend, wie die Remarks sie darstellen; sie sind nie Veranlassung gewesen, daß ein Schiff sich verirrt hat, gescheitert oder untergegangen ist; und durch die Regulirung des Stroms werden sie gar bald vollends beseitigt werden. Dann dauert die Fahrt nach Harburg aufs Höchste ein Stunde länger, als die nach Hamburg. Ein so kurzer Weg wird die über's Meer kommenden Schiffe nicht abschrecken, und die freie Concurrnz am Absendungsorte wird eine günstige Fracht bestimmen.

Selbst bei dem jetzigen, mangelhaften Zustande der Fahr-
bahn haben mehrfache Erfahrungen die Grundlosigkeit des Ein-
wurfs bewiesen; denn mehr als einmal sind Güter in Harburg
angekommen, wovon keine höhere, als die in Hamburg gebräuch-
liche, Fracht bezahlt worden ist. Aber vorausgesetzt, die Fracht
nach Harburg werde höher gestellt als nach dem Hamburger
Hafen, so fallen dagegen auch alle Spesen in Hamburg weg,
alle Hafenkosten, der bedeutende Everführerlohn (welcher bei
Verladungen im Hafen bezahlt werden muß, selbst wenn kein
Ever gebraucht wird) und andere ähnliche Ausgaben.

Der dritte Einwurf: es werde in Harburg keine Rückladung
zu finden sein, stellt sich als höchst unerheblich dar, wenn man
die Thatfachen berücksichtigt: daß Altona, wohin die Fahrzeuge
der Ober-Elbe nicht gelangen können, welches mit Hamburg an
demselben Ufer liegt und dem die Transitogüter Harburgs fehlen,
beim ersten Ausblühen für seine Schiffe Rückladung gefunden hat.

Der vierte und letzte Einwurf: es fehlten in Harburg zum
Eigenhandel die nöthigen Capitalien, ist, so wie er da steht, nicht
zu bestreiten. Aber dies wird auswärtige Handelshäuser nicht
hindern, ihre Waaren dem Harburger Spediteur direct zuzu-
senden; und sobald ein Handelshafen eingerichtet ist, werden ver-
mögende Kaufleute, wenn es ihnen irgend vortheilhaft erscheint,
sich ohne Bedenken in Harburg niederlassen, denn der Kaufmann
ist Kosmopolit, wo er mit Nutzen seine Geschäfte betreiben kann,
da ist sein Vaterland, sei es in der alten oder in der neuen Welt."

Hierauf wendet sich der Verfasser nach diesen, den Hafen
betreffenden Auseinandersetzungen zur Beleuchtung der Folgen,
welche die Erbauung einer Eisenbahn über Wilhelmsburg für
den Handel und die Erwerbsquellen Harburgs haben würde,
und liefert den Beweis: daß für das Innere Deutschlands die
Bahnverbindung über Wilhelmsburg in jeder Beziehung nutzlos
sein würde, und daß von der Nothwendigkeit einer solchen An-

lage niemals die Rede sein könne, wenn die Schiffbarkeit des Stroms und die Schiffahrts-Verhältnisse selbst angemessen verbessert werden.

„Aber diese Eisenbahn würde der Stadt Harburg und ihrer ganzen Umgebung Verderben und Unglück bringen. Die Hamburgischen Handelshäuser würden, durch Umgehung der Expeditionskosten und der Kaufhausgebühren in Harburg, die höhere Fracht über Wilhelmsburg auszugleichen suchen und ohne Ausnahme ihre Waaren selbst versenden (denn um die Ladungen zu verzollen, ist, wie die Remarks es glauben machen möchten, kein Speditour erforderlich); die Wagen der Eisenbahn würden ohne Aufenthalt bei Harburg vorüberziehen; die bisherigen Expeditionsgeschäfte hätten ihr Ende erreicht, alle daraus herfließenden Quellen der bürgerlichen Nahrung müßten versiegen; andere Erwerbsmittel, z. B. der sehr einträgliche Viehmarkt, dessen die Remarks erwähnen, würden nach Hamburg verpflanzt werden; die vorzüglichste Einnahme der Cämmerei, die Kaufhausgebühren — mit deren Ertrage eine große aus der Belagerung herrührende Schuldenlast getilgt und manche löbliche Verbesserung bestritten worden ist — würde ganz hinwegfallen, und die Bürgerschaft müßte mit neuen Lasten belegt werden.

Hamburg beherrschte dagegen in Handelsachen das ganze linke Elbufer und das Fürstenthum Lüneburg wäre ihm für die ganze Zukunft tributär.

Die Rückwirkung des Erfolgs müßte sich weit auf die Umgegend ausdehnen. Und die Ausgleichung der Preise, worauf die Beförderer der Eisenbahn einen so hohen Werth legen, würde außerdem unsere Marschen ins Verderben stürzen.

Wir wollen dies durch Beispiele erläutern:

Die Vogtei Neuland im Amte Winsen, welche den größten Theil des Jahrs überschwemmt ist, entrichtet für 2200 Marschmorgen jährlich nahe an 10,000 Rthlr. verschiedener Abgaben,

und hat in derselben Zeit über 2000 Rthlr. zur Abweh- rung der Stromeinbrüche aufzuwenden.

Die Sicherung der Hamburgischen Vierlande gegen die an- dringende Elbe ist erst kürzlich zu hunderttausend Mark veran- schlagt worden.

Die Insel Altenwerder umfaßt kaum 160 Marschmorgen bedeckter Fläche und ernährt über 1200 Bewohner, die für Domainalgrundstücke nahe an 3000 Rthlr. jährliche Pacht be- zahlen und dazu noch viele Staats-, Deich- und Gemeindelasten zu tragen haben u. s. w. Das Bestehen dieser, so wie aller Marschbewohner der mittlern Elbe, ist von der Erhaltung der jetzigen Preise ihrer Producte abhängig; sie alle würden durch ein tiefes Herabdrücken derselben zu Grunde gerichtet werden, sie würden dann nicht mehr im Stande sein, die Wasserbaukosten, geschweige denn die Staatslasten zu tragen. Einbrüche des Stro- mes könnten die Heruntergebrachten nicht lange abwehren, und mit ihrer zunehmenden Verarmung verlore der Staat einen an- sehnlichen Theil seiner Einkünfte.

Dies Alles kann dem Verfasser der Remarks nicht entgangen sein, und daher sein Bemühen und Suchen, neue, angenehmere und angemessenere Beschäftigungen für die Bewohner Harburgs aufzufinden. Aber selbst der Leichtgläubigste will jenen Ver- sprechungen nicht trauen, und die Einsichtsvollern fürchten ohne Ausnahme einen gleichen Erfolg, wie nach alten Sagen die Tochter Pelia's, bei einem ähnlichen Experiment erlebten; diese wollten ihren bejahrten Vater mit einem Mal dadurch verjüngern, daß sie neues Blut in seine Adern flößten, aber das alte Blut verrann und das junge wollte nicht Stand halten.

Nicht so ist es mit der Erbauung des Hafens, durch ihn wird keine der gewohnten Beschäftigungen gestört, keine Quelle des bürgerlichen Erwerbs verstopft werden, und doch bietet er nicht weniger der Thätigkeit ein unbebautes Feld, und dem

Unternehmungsgeist einen weiten Raum dar. Er wird Harburgs Erwerbsquellen vergrößern, ohne für Hamburg nachtheilig zu sein; und wenn die von der Natur angewiesenen Wege gebessert, erhalten und dem allgemeinen Verkehr frei gegeben werden, so kann auch Hamburg diese Hülfsmittel nutzen, kann oft das unnöthige, zeitraubende Umladen vermeiden; und auch das Innere Deutschlands kann so an einem Gewinn Theil nehmen, den man von der Eisenbahn über Wilhelmsburg zwar hofft, den diese aber nie gewähren wird." *)

*) Dem Lüneburger Correspondenten ist die Beherzigung dieser geistreichen Betrachtungen sehr zu empfehlen: Lüneburg würde denselben Schaden von der Hamburger Eisenbahn über Stove haben, den die projectirte Eisenbahn durch Wilhelmsburg der Stadt Harburg und seiner ganzen Umgegend weit und breit gebracht hätte. Die Hafen-Anlage bei Harburg kann dagegen auch für Lüneburg, wie fast für alle anderen hannoverschen und süddeutschen Städte, die Handel treiben, nur von Nutzen sein, da sie mindestens dadurch befähigt werden, ohne Hamburgs Vermittelung die Handels-Artikel zu beziehen und sich die Hamburger Kosten zu ersparen.

