



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Ein Elb-Trave-Kanal

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

gerichten gegen die Anträge des Amtsanwalts eine völlig unangebrachte und die Strafrechtspflege lähmende Milde waltet.

Schließlich bleibt noch zu erwähnen, daß nach einem weiteren Vorschlage zu § 362 des Strafgesetzbuchs Prostituirte, die nach § 361 Nr. 6 verurteilt worden sind, statt in ein Arbeitshaus, in eine Besserungs- oder Erziehungsanstalt oder in ein Asyl gebracht werden können. Diese mildere Behandlung würde jedoch nur bei jugendlichen Personen einen günstigen Erfolg erwarten lassen.



## Ein Elb-Trave-Kanal\*)



Es ist eine bedauerliche Thatsache, daß die Ausfuhr Deutschlands seit einer Reihe von Jahren nicht die Fortschritte aufweist, die im Interesse des deutschen Handels und der deutschen Industrie zu wünschen wären. Während sich Englands Übergewicht im internationalen Verkehr, gestützt auf seine reichen natürlichen Hilfsquellen, besonders auch auf die Leistungen seiner Kolonien, fast unverändert erhalten hat, auch Frankreich seine Industrieerzeugnisse in jährlich gesteigerten Mengen ausführt, hat die Ausfuhr Deutschlands in dem letzten Jahrzehnt, wie sich aus den Angaben des statistischen Jahrbuchs für 1892 ergibt, keine Fortschritte gemacht; sie betrug:

1882	20428282	Tonnen	1887	22295112	Tonnen
1883	22643089	"	1888	23841217	"
1884	22061945	"	1889	21446922	"
1885	21643219	"	1890	22414247	"
1886	21482972	"	1891	23338635	"

Für dieses Stehenbleiben mögen mannichfache Gründe geltend gemacht werden können: die Erhöhung der Zollschranken im Auslande, das Erstarken der Industrie fremder Länder, wesentliche Erhöhung der Produktionskosten im Inlande u. a. Aber eine wichtige Ursache sollte bei der mangelhaften Ausbildung unsrer Verkehrswege auch nicht übersehen werden. Der Standort unsrer Industrien ist vielfach für die Ausfuhr sehr ungünstig, weil sie größtenteils an die tiefbinnenländische Lage der Kohlen- und Eisenlager gebunden sind,

\*) Da die Verhandlungen über die Ausführung eines Elb-Trave-Kanals zwischen Lübeck und Preußen dahin geführt haben, daß nicht nur eine grundsätzliche Einigung über die gemeinsame Ausfuhrung erzielt, sondern auch eine Verständigung über die gemeinschaftliche Tragung der Kosten erzielt worden ist, dürfte der vorstehende Aufsatz nicht ohne „aktuelles“ Interesse sein.

sodaß unsre Ausfuhrgewerbe mehr als in jedem andern Lande auf die Anlegung und Ausbildung der billigsten Absatzwege angewiesen sind. Mag auch das Eisenbahnnetz in den letzten Jahrzehnten eine bedeutende Ausdehnung erfahren haben, so stehen wir doch, was die Entwicklung und den Ausbau unsrer Wasserverkehrswege betrifft, bei weitem nicht auf der Höhe der Zeit, zumal wenn wir damit die Kanalanlagen Hollands und Belgiens oder das großartig entwickelte Binnenwasserstraßensystem Frankreichs vergleichen. Man täuscht sich denn auch jetzt in den betreffenden Kreisen über die jahrelangen Versäumnisse auf diesem Gebiete nicht mehr; es ist schon oft genug auf die Thatsache hingewiesen worden, daß wir mit unsrer Ausfuhr nicht vorwärts kommen, und man hat das auch schon richtig hie und da auf unsre wenig entwickelte Binnenschifffahrt zurückgeführt. Aber das alles hat doch nicht die volkswirtschaftlich so überaus großen Ansprüche in dieser Beziehung mit unsrer Gesetzgebung in Einklang zu bringen vermocht. Was an Bemühungen in dieser Richtung wahrzunehmen ist, ist zum größten Teil über die Stufe des Projekts und der Vorarbeiten noch nicht hinausgekommen.

Beim Kanalbau ist zu unterscheiden zwischen Seekanälen und Stromkanälen, namentlich zwischen einem Nordostseekanal, der volkswirtschaftlich, wie man wohl immer mehr einsieht, eine sehr geringe Bedeutung hat, und dem Ausbau unsers wichtigen binnenländischen Kanalsystems, wie er als Ergänzung und Erweiterung der natürlichen Stromschiffahrtsstraßen des Rheins, der Weser und der Elbe für ein Industrie- und Ausfuhrland wie das deutsche Reich von der allergrößten Wichtigkeit erscheinen sollte. Bei Erwägung dieser letzten Frage zeigt sich, daß selbst bei Kanälen von anscheinend so geringer Wichtigkeit wie dem Elb-Trave-Kanal ein großer volkswirtschaftlicher Nutzen liegt, und daß nur die volkswirtschaftlichen Arbeiter gefunden zu werden brauchen, um allseitig klar zu machen, daß die wirtschaftlichen Wirkungen von Kanälen ein weit größeres Gebiet umfassen als das, dem die Kanäle geographisch angehören. Dafür ist die Wasser Verbindung zwischen Elbe und Ostsee ein bemerkenswertes Beispiel.

Es ist das Verdienst der Handelskammer zu Halberstadt oder richtiger ihres Syndikus, den über die Grenzen seines Verlaufs wesentlich hinausreichenden wirtschaftlichen Wert eines Elb-Trave-Kanals aus richtigen Gesichtspunkten in einer größern Schrift dargelegt zu haben, die nicht nur zum Verständnis ihres besondern Gegenstandes, sondern auch zur Gewinnung richtiger volkswirtschaftlicher Anschauungen bei Beurteilung von Wasserstraßen und ihrer verkehrschaffenden Wirkungen einen beachtenswerten Beitrag liefert.

Der Zweck des Elb-Trave-Kanals soll kurz gesagt der sein, der Elbe eine zweite Mündung nach der Ostsee zu verschaffen, da er von Lauenburg a. G. aus nach Lübeck durch das Herzogtum Lauenburg bis zur Ostsee als Großschiffahrtsweg geplant wird. Die Wirkung seiner verkehrsthätigen Leistungen

wird erstens darin bestehen, daß er das deutsche Elbbecken mit der Ostsee verbinden, zweitens darin, daß er den Rhein-Weser-Elb-Kanal, der als verbindende Wasserstraße dieser drei Ströme gedacht ist, und damit das ganze westdeutsche Wasserstraßennetz an die Ostsee anschließen wird.

Der erste Abschnitt der uns vorliegenden Arbeit hat ein vorwiegend geschichtliches Interesse, er beschäftigt sich im wesentlichen mit einem statistischen Vergleich des deutschen Handels nach den nordischen Reichen mit dem England und der andern Weststaaten seit Anfang dieses Jahrhunderts. Der Verfasser tritt hierbei der landläufigen, aber dennoch unzutreffenden Vorstellung entgegen, daß Lübecks Handel an nationaler Bedeutung viel verloren habe. Allerdings hat Lübeck nicht alle seine alten Handelsbeziehungen in die Neuzeit herübernehmen können. Für den Verlust der ehemaligen Handelsverbindungen mit England und den Niederlanden hat aber in den letzten Jahrzehnten die große, von der Industrieentwicklung West- und Mitteldeutschlands getragene Kräftezufuhr reichen Ersatz geboten, und die regen Beziehungen zum deutschen Binnenlande haben die Handelsmacht und Handelskraft Lübecks so gestärkt, daß die Stadt heute wieder als ein Hauptverkehrspunkt an der baltischen Küste gelten kann. Der deutsche Handel nach dem Norden bewegte sich in den ersten Jahrzehnten unsers Jahrhunderts überhaupt in kleinen Verhältnissen; dennoch konnte die Ausfuhr Lübecks mit so ansehnlichen Ziffern hervortreten, daß bis zum Jahre 1860 die gesamte Ausfuhr der schleswig-holsteinischen Häfen nur den zehnten Teil der Lübecker ausmachte. Was die preussischen Häfen Stettin, Danzig, Königsberg, Stralsund, Elbing, Stolpe, Wolgast, Anklam, Kolberg, Rügenwalde, Greifswald u. s. w. betrifft, so zeigte Lübecks Handel bis zu den sechziger Jahren auch diesen Häfen gegenüber ein Übergewicht. Nach Schweden z. B. betrug seine Ausfuhr im Jahre 1859 15 660 000 Reichsthaler, die Ausfuhr jener Häfen zusammen nur 1 042 000 Reichsthaler. Eine Änderung dieser in unsrer Denkschrift mit vielen Einzelheiten geschilderten Sachlage zu Gunsten der letztern Häfen, namentlich zu Gunsten Stettins, vollzog sich in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts. Die industrielle Erstarkung Schlesiens, die erhöhte Betriebsamkeit der landwirtschaftlichen Gewerbe Norddeutschlands, die große Vermehrung der Bevölkerungen Schlesiens, Pommerns, Posen und Brandenburgs mit ihrer großen Verbrauchsfähigkeit, vor allem das starke Anwachsen Berlins, wurden die Quellen der Handelskraft Stettins; im Jahre 1869 führte es 4 024 790 Meterzentner Waren aller Art seewärts aus, und seitdem hat es den dritten Platz unter allen deutschen Seestädten in der Ausfuhr wie in der Einfuhr.

Doch die Untersuchungen der Halberstädter Denkschrift schildern, wie trotz des so außerordentlichen Aufschwungs von Stettin sich auch Lübecks Entwicklung aus den fünfziger Jahren fortsetzte. Begünstigt namentlich von seiner Kreuzungslage, die für den ganzen südwestdeutschen Überlandshandel die nächste

Verbindung mit den Ostseeschiffahrtsstraßen herstellte und zugleich mit der Elbe und dem nahen Hamburger Markt innig zusammenhing, wurde Lübeck mehr und mehr der Ausfuhrhafen für die manufakturkräftigen westlichen und mittel-deutschen Landesteile und für die industriell nicht weniger erstarkenden Elbgebiete.

Aber so wichtig die Stellung der Stadt als Sammelpunkt und Verschiffungsplatz des aus dem Hinterlande zusammenströmenden Stück- und Wertgutverkehrs wurde, so hat sie doch für den in neuerer Zeit sehr angewachsenen Massengüterverkehr diese Stellung nicht ganz behaupten können. Die Verfrachtung schwerer Produkte, wie sie namentlich die Industrien Sachsens und seiner Nachbargebiete erzeugen, stellt heute immer größere Anforderungen an die Wohlfeilheit des Transports. Weil der Stadt eine leistungsfähige Wasserverbindung mit der Elbe fehlt, so haben auch die Massengüter Sachsens mehr und mehr den Umweg über Hamburg und Skagen und über Stettin nach der Ostsee eingeschlagen, sodaß in diesem Punkte die natürliche Aufgabe, die Handelsverbindung des innern Deutschlands und zunächst des Elbgebietes mit den die Ostsee umgebenden Ländern herzustellen, bei Lübeck mehr und mehr versagte. Allerdings hat Lübeck wie vor Jahren so auch heute noch im Stecknikanal, dem ältesten Kanal Deutschlands, eine Wasserverbindung mit der Elbe, aber wie wenig dieser veraltete, weil in den Größenverhältnissen des Mittelalters gebaute Schiffahrtsweg den Anforderungen der Neuzeit zu dienen vermochte, zeigte sich schon bei Eröffnung der Lübeck-Büchener Bahn im Jahre 1851. Gegenüber einem Aufschwung des Bahnverkehrs, wie er sich sofort in der Richtung Lauenburg(Büchen)-Lübeck einstellte:

1851	25 690	Nettozentner	1853	203 627	Nettozentner
1852	141 658	"	1854	312 304	"

sank der Transport auf dem alten Stecknikanal in denselben Jahren von 75 637 auf 47 657 Nettozentner. Eine in der Form andre, im Ursprung aber doch gleiche Erscheinung ist es, wenn jetzt die Massengüter die auf Lübeck führenden Bahnen verlassen und die weitem, aber immer noch billigeren Wasserwege: Magdeburg-Finowkanal-Stettin und Magdeburg-Hamburg-Skagen-Ostsee vorziehn. Hier ist also in den Verkehrszuständen an der Ostsee eine fühlbare Lücke, die gewiß für Lübeck, aber noch sehr viel mehr für das wirtschaftlich und geographisch zu ihm gehörige Hinterland von bedeutenden Wirkungen ist. Es scheint uns durchaus beachtenswert, wenn der Verfasser unsrer Schrift sagt: „Es liegt im Wesen und in den volkswirtschaftlichen Aufgaben der heutigen Seehäfen, daß, wenn die Seestädte Maßnahmen zur Festigung ihrer wirtschaftlichen Stellung, besonders bessere Kommunikationen mit ihrem Hinterlande ergreifen, solche Bedürfnisse niemals ihr Nutzen allein sein können. Die Darstellung soll zeigen, daß die Blüte unsrer seestädtischen Gemeinwesen nicht das Produkt ihrer selbst sind, sondern daß ihr fester Wohlstand und ihre

Leistungen in erster Linie von den Bedingungen abhängen, welche ihnen das Binnenland gewährt, dem sie geographisch oder wirtschaftlich angehören. Wenn es richtig ist, daß unsre Handelsemporien ihren Beruf in der Hingebung an die heimische Produktion und Konsumtion erfüllen sollen, und daß die Politik der Seestädte und unsre Volkswirtschaft nicht zwei getrennte, sondern zwei eng zusammengehörige Sphären bilden, dann wird auch ohne weiteres der Satz richtig sein, daß das Lebensinteresse Lübecks an der Herstellung eines Großschiffahrtswegs zur Elbe zugleich ein wichtiges Interesse seines Elb-hinterlandes ist. Hier ist der Punkt, wo sich das angebliche Alleininteresse Lübecks mit dem ebenbürtigen Interesse des Elbgebiets aufs engste berührt."

Zur vollen Würdigung der volkswirtschaftlichen Bedeutung des geplanten Kanalwegs geht der Verfasser nun auf den Wettbewerb Englands und anderer westlicher Länder auf den nordischen Märkten ein, denen gegenüber die deutsche Ausfuhr in ihrer Konkurrenzfähigkeit wesentlich gestärkt werden könnte, wenn ihr durch den Elb-Trave-Kanal der billigste und kürzeste Weg zur Ostseeküste, d. i. der über Lübeck, erschlossen würde. England hatte in Schweden, Norwegen und Dänemark bis zu den sechziger Jahren Deutschland gegenüber einen unbestrittenen Vorrang. In den siebziger Jahren trat jedoch in der Einfuhr Schwedens schon eine deutliche Verschiebung zu Gunsten Deutschlands ein. Während die Einfuhr Großbritanniens

1873	95015000 Kronen	1875	91938000 Kronen
1874	90861000 "	1876	98300000 "

betrug und in den folgenden Jahren auf etwa 60 Millionen zurückging, hatte sich die deutsche Einfuhr von etwa 40 bis 50 Millionen in den siebziger Jahren

1887 bis	auf 100718000 Kronen
1888	" " 165603000 "

gehoben. Ähnlich gestaltete sich die Beteiligung Deutschlands an dem norwegischen Handel. Die Einfuhr Norwegens betrug

	1876 bis 1880	1881 bis 1885	1886 bis 1889
aus Deutschland	43061200 Kronen	45942400 Kronen	40906976 Kronen
aus Großbritannien	41985601 "	41459100 "	43512500 "

In den letzten Jahren zeigt die deutsche Einfuhr allerdings zu Gunsten Englands wieder einen Rückgang.

Auch in dem Handel mit Dänemark haben die Ein- und Ausfuhrzahlen Deutschlands seit den fünfziger Jahren England gegenüber eine nicht unbedeutliche Zunahme aufzuweisen. Am finnländischen Außenhandel hat sich freilich Rußland seinen überwiegenden Anteil nicht nur erhalten, sondern infolge seiner Zollpolitik auf Kosten der deutschen Einfuhr sogar vergrößert. Trotzdem hat Deutschland bemerkenswerte Fortschritte zu verzeichnen. Es hat seine Ausfuhr von 11 bis gegen 15 Millionen in den fünfziger und sechziger

Fahren auf 35 Millionen Mark im Jahre 1888 gesteigert, ebenso die Einfuhr aus Finnland während derselben Zeit von 3 Millionen auf 8 Millionen erhöht.

So erfreulich nun aber auch diese Zunahme des deutschen Handels nach Norden geworden ist, so steht sie doch in keinem Verhältnis zu der Erhöhung der wirklichen Produktionskraft seines Hinterlandes, die nur wegen Mangel an billigen Verkehrswegen und den damit verbundenen Abfaherleichterungen nicht vollständig ausgenutzt werden kann. Der Verfasser unserer Denkschrift bespricht daher den Plan eines Wasserwegs zwischen der Elbe und Ostsee eingehend und entwickelt die Vorteile, die durch eine solche Verbindung für den deutschen Handel im allgemeinen und für das industriereiche Elbgebiet im besondern entstehen würden. Zwei Fragen sind es, die zu berücksichtigen sein würden: 1. sind die Produktionsergebnisse des Elbgebiets überhaupt derart, daß von einem Elb-Elbe-Kanal eine Hebung und Förderung der Produktion und des Handels zu erwarten sein würde? und 2. könnte durch den Kanal die Elbe mit ihrem Abfluß zur Ostsee eine kürzere und billigere Ab- und Zufuhrstraße für die sächsische Ausfuhr und für nordische Rohstoffe werden, als es mit dem Transport über Hamburg und mit der Wegkürzung durch den Nordostseekanal der Fall ist?

Bei einer Prüfung des Nutzens, den ein Elb-Elbe-Kanal dem Binnenlande gewähren soll, ist von der sächsischen Schwergüterproduktion auszugehen; auf ihr beruhen die Vorteile, die die neue Wasserstraße tatsächlich vor andern Wegen besitzt, und ferner haben die sächsischen Roherzeugnisse und Halbfabrikate an der deutschen Ausfuhr nach dem Norden schon jetzt einen großen Anteil. Hauptsächlich sind es der Braunkohlenbergbau, die Brikettfabrikation, die Braunkohlenteerschwelereien, der Kalibergbau und seine chemischen Veredlungsindustrien, die Steinsalzproduktion, die Rübenzuckerindustrie, die Sichoriendarren, die Samenkulturen, die Spiritusraffination, die Kartoffelstärkefabrikation, die Ölmüllerei u. s. w., die sich durch ihre Massenerzeugung von Gütern auszeichnen, und die für den Absatz ihr Augenmerk immer mehr auf den Norden richten. Für die Rentabilität der Ausfuhr von Massengütern fällt aber neben der Sicherheit und Schnelligkeit nichts so sehr ins Gewicht als die Billigkeit. Die Wirkungen der Transportvervollkommnung werden immer um so weiter reichen, je mehr die Transportkosten durch sie verringert werden, denn die Verbilligung des Transports hat sofort ein Sinken des Güterpreises zur Folge, und die Absatzfähigkeit der Erzeugnisse wächst dadurch in demselben Maße, wie „ein Kreis durch die Verlängerung seiner Radien an Flächenraum gewinnt.“

Unsre Erzeugnisse haben durch ihren tiefbinnenländischen Standort zunächst einen kostspieligen Binnenweg bis zur Ostseeküste zu überwinden, während die Ausfuhrindustrien der westlichen Länder, hauptsächlich Großbritanniens, den Vorzug genießen, nahe am Meere zu liegen. So muß denn jeder neue

Wasserweg wichtig erscheinen, der die Entfernung zur Küste abkürzt, den Transport verbilligt und so die Industrien wirtschaftlich der Küste näherbringt. Wenn der Elb-Trave-Kanal diese Bedingung erfüllt, d. h. wenn er die Wasserfracht und den Transport über die Ostsee von Lauenburg über Lübeck billiger macht als von Lauenburg über Hamburg oder von Magdeburg in der andern Richtung durch den Plauer Kanal und den Finowkanal über Stettin und somit wesentlich dazu beiträgt, daß die Industrie des deutschen Elbgebiets im Norden kräftiger und konkurrenzfähiger auftreten kann, dann wird der Elb-Trave-Kanal seine volle Berechtigung haben und als eine neue wertvolle Handelsstraße vom Binnenlande aufs lebhafteste begrüßt werden.

Wir müssen hier selbstverständlich auf die Wiedergabe der zahlenmäßigen Nachweise über die Produktionskraft des Elbbeckens verzichten, auf deren tabellarische Zusammenstellung der Verfasser viel Mühe und Sachkenntnis verwandt hat. Interessant bleibt die Thatjache, daß es unter den konkurrierenden Ländern besonders England, Belgien, die Niederlande und Frankreich sind, die, mit dem Vorzuge des fast ausschließlichen Wasserwegs ausgerüstet, einen nicht geringen Vorsprung vor Deutschland behaupten.

Aber abgesehen von der Kräftigung und Hebung unsrer Konkurrenzfähigkeit im Norden, zeigt der Verfasser die Bedeutung eines Elb-Trave-Kanals noch nach einer andern, volkswirtschaftlich sehr wichtigen Seite, deren Folgerungen nicht allein Lübeck und das Elbgebiet, sondern den deutschen Ausfuhrhandel überhaupt berühren. Je mehr nämlich die nordischen Länder mit der Erhöhung ihres allgemeinen Lebensstandes den Antrieb und die Mittel gefunden haben, aus ihrem lokalen Handelskreise herauszutreten und sich den Centren des großen Weltverkehrs zu nähern, desto mehr haben sich bei ihnen auch unmittelbare Beziehungen und Verkehrsverbindungen mit den westlichen Industriestaaten und überseeischen Ländern gebildet. So hat dies z. B. in der Ausbreitung der regelmäßigen Dampfschiffslinien auf der Ostsee nach den atlantischen Küsten des Kontinents und den Überseestationen einen deutlichen Ausdruck gefunden. Dänemark hat über die Ostsee ein Netz weitverzweigter Dampferlinien gezogen, die alle größern nordischen Häfen: Riga, Reval, Petersburg, Helsingfors, Stockholm, Gothenburg, Kopenhagen mit Norwegen, England, Antwerpen, Rotterdam, Havre, mit spanischen, südfranzösischen, italienischen Seehäfen und mit den Levanteländern in regelmäßige und gesicherte Verbindung bringt.

Neben diesen Bemühungen Dänemarks, den Seehandel an den deutschen Küsten vorbei durch unmittelbare Verbindungen einzurichten, namentlich Hamburg und Lübeck als Vermittlungspunkte auszuschalten, sind ähnliche Bestrebungen auch in Schweden und Finnland im letzten Jahrzehnt deutlich genug geworden, als 1889 von Finnland eine größere Dampferladung Kaffee unmittelbar aus Brasilien eingeführt wurde, während es bisher seine bedeutende

Kaffeefuhr überwiegend in Lübeck und Hamburg zu decken pflegte. Es ist wohl zu beachten, wenn der Verfasser gegenüber diesen mannichfachen Anstrengungen des Auslandes, den Norden der Vermittlung des deutschen Handels und der deutschen Schifffahrt zu entziehen, betont, daß eine Befestigung der Grundlagen der Häfen, die die Hauptstützpunkte unsers Verkehrs nach dem nordischen Auslande sind, nicht das Interesse dieser Städte allein, sondern ein wichtiges allgemein deutsches Interesse bilden. Über den Unterschied der Handelsstellung Stettins und Lübeck heißt es in der Denkschrift: „Stettin hat sich als Handels- und Wechselplatz im deutsch-skandinavischen Verkehr gewiß bewährt; aber was die Leistungen dieses Platzes immerhin beschränkt, sind die bei ihm vorherrschende Transitthätigkeit und sein beschränkter Eigenhandel. Stettin bekommt seine Arbeit über See vom Inlande sehr viel mehr fertig zugestellt, als sie das Ergebnis seiner persönlichen Kraft und seiner persönlichen Leistungen ist. Anders, weil in den Bedingungen hiervon verschieden, ist die Stellung und die Thätigkeit Lübecks. Wie dort das einfache Transportgewerbe, die Expedition, so ist hier der selbstthätige Warenhandel, das Propregeschäft, das eigentliche Rückgrat aller Handelsthätigkeit. Stettins Beziehungen zu den skandinavischen Vorländern sind auch verhältnismäßig neu und sehr viel weniger getragen von den alten kapitalistischen Grundlagen, die dem Lübecker Handel nach dem Norden wie dem keiner andern Stadt einen starken Halt geben. Vermöge seiner Jahrhunderte alten Verbindungen, des persönlichen Zusammenhangs seiner Kaufmannschaft mit der nordischen Handelswelt, sowie namentlich auch dank seinem ins einzelne gehenden Verständnis für die weit auseinander liegenden Bedürfnisse der baltischen Handelsgebiete in Bezug auf Geschmack, Warengattung und Konsumtionsart wird Lübeck auch der Erhaltung und Festigung unsrer Handelsbeziehungen immer am wirksamsten zu dienen vermögen. Wenn es sich um eine Stärkung der Grundlagen handelt, die unserm Handel und Verkehr mit dem skandinavischen Markte dienen, so wird Lübeck hierzu immer eine hervorragende Befähigung erweisen.“

Mit Recht legt der Verfasser auch darauf besondern Wert, daß die Warenlager Lübecks entsprechend der geringen Konzentration des nordischen Warenverkehrs nicht sehr massenhaft, aber sehr mannichfaltig sind. Der Kaufmann in Finnland und Skandinavien ist nicht Spezialist wie in andern Ländern, er nimmt verschiedene Warenarten in Ankauf und bezahlt dafür den Lübecker Kaufmann mit seinen Landesprodukten. In diesem Warenaustausch findet der Verfasser bei der Besprechung der Güter, die vom Norden nach Deutschland gehen, einen wesentlichen Umstand, der der Binnenschifffahrt die unentbehrlichen Frachtmengen für die Rückfracht liefert. Die im Kreise der Elbschiffer wiederholt ausgesprochne Befürchtung, daß diese Rückfrachten, die für die Verminderung der Transportkosten von wesentlichem Einfluß sind, in Lübeck nicht in genügendem Umfange vorhanden sein würden, weist der Verfasser mit dem Zahlen-

mäßigen Nachweis über die deutsche Gesamteinfuhr vom Norden in den Jahren 1886 bis 1889 zurück. Mehr noch als die Ausfuhr charakterisiert sich der Einfuhrhandel Lübecks als Eigenhandel, während Stettins Umsätze wie in der Ausfuhr so auch in der Einfuhr vorwiegend Transitbewegungen sind.

Was die Richtungen des Versands nach dem Inlande betrifft, so unterscheidet sich Lübeck auch in dieser Beziehung wesentlich von Stettin. Der Versand Stettins fällt hauptsächlich dem Oberbecken zu. Lübeck dagegen kann als eigentlicher Ostseehafen des Elbgebietes und des westlichen Deutschlands gelten, wenn man berücksichtigt, daß seine Versendungen nach dem Innern des Landes im Jahre 1890 3 398 264 Meterzentner betragen, wovon nach Rheinland-Westfalen, beiden Sachsen, Braunschweig, Lauenburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg und Brandenburg 2 012 951 Meterzentner gingen. Unter Berücksichtigung der Transporte, die von Lübeck aus über Hamburg nach dem Elbgebiete gehen, sind es etwa 48 Prozent der gesamten Bahnabfuhren, die ihre Bestimmung in den westlichen Landesteilen und im Elbbecken finden. Besonders das Getreide ist auf allen Strömen eins der wertvollsten Frachtgüter, und die überseeischen Getreidezufuhren werden sich auch in Lübeck um so leichter heranziehen lassen, als Lübeck bezüglich der amerikanischen Rückfrachten: der Stafsfurter Salze, des sächsischen und böhmischen Rohzuckers mit Hamburg in vieler Beziehung gleich gestellt sein wird. Das Petroleum ist in Lübeck fast ausschließlich russisches Produkt (Nobelpetroleum), es wird in Cisternendampfern von Libau eingeführt und in den Lübecker Niederlagen der deutsch-russischen Naphtha-Importgesellschaft gelagert. Da sich der Versand schon gegenwärtig meist in Tankwagen über das ganze Elbgebiet, sowie nach Hannover, Braunschweig, Westfalen und den andern westlichen Landesteilen bewegt, so wird auch dieser Artikel zu sehr umfangreichen Verladungen kanalabwärts Veranlassung geben. Neben dem schwedischen Eisen, das von den rheinisch-westfälischen Feineisenindustrien als unentbehrliches Rohmaterial gebraucht wird, würde der Kanal auch für den Kobalt, die Nickelerze, sowie den Granit, den Syenit und andre Gesteine Schwedens von größter Bedeutung werden.

In kurzen Zügen haben wir das wesentlichste, was die Denkschrift der Halberstädter Handelskammer ausführt, wiedergegeben. Gegenwärtig sind die jahrelangen Verhandlungen zwischen den Regierungen Preußens und Lübecks soweit gediehen, daß das Projekt wohl bald greifbare Gestalt annehmen wird.

