



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

* ★ *: Emden

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



Emden



Der große Aufschwung, den die holländischen und belgischen Seehandelsstädte, namentlich Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen genommen haben, ist zum größten Teil auf Kosten Deutschlands erfolgt. Deutschland bildet das große und weite Hinterland, das über holländische und belgische Häfen einen großen Teil seiner Rohstoffe bezieht und auf demselben Wege seine Fertigfabrikate in die Welt hinaussendet. Wenn auch deutscher Handel, deutsche Ein- und Ausfuhr nicht den ausschließlichen Warenverkehr jener Länder ausmachen, so bildet er doch einen wesentlichen Bestandteil davon. Fremde Bahnen, fremde Schiffsfahrtsstraßen ziehen unter den bestehenden Verhältnissen die Frachten an sich, fremde große Schiffsfahrtslinien vermitteln den überseeischen Verkehr. Deutsches Geld wird auf diese Weise ins Ausland entführt und trägt dazu bei, den ausländischen Handel und Verkehr zu beleben. Dem dabei verdienten Zwischengewinn verdanken Holland und Belgien teilweise ihr Aufblühen, ihre Entwicklung und ihren Wohlstand. Die deutsche Volkswirtschaft kann an dem Fortbestand dieser Verhältnisse kein Interesse haben, da sie ihr je länger um so mehr Schaden zufügen. Wohl aber liegt es in ihrem Interesse, den jetzt über Belgien und Holland gehenden Verkehr wieder vom Auslande abzulenken und ihn deutschen Bahnen, deutschen Wasserstraßen, deutschen Schiffsfahrtslinien zuzuführen.

Bisher kamen in Deutschland als große Häfen und Handelsstädte für den Weltverkehr fast ausschließlich Hamburg und Bremen in Betracht. Dort vereinigt sich, wie die statistischen Nachweise überzeugend dartun, der größte Teil des deutschen Überseeverkehrs. Die Bedeutung der übrigen Seestädte ist demgegenüber stets geringer gewesen und seit einiger Zeit im Verhältnis zu jenen Handelsorten stets zurückgegangen. Die Lage von Hamburg und Bremen

gestattet den beiden Städten aber nicht, mit holländischen und belgischen Häfen in erfolgreiche Konkurrenz zu treten. Trotz des großartigen Ausbaues von Eisenbahnen und Wasserstraßen, wie er in den letzten Jahrzehnten in Deutschland festzustellen ist, wird der Verkehr aus Süddeutschland, Westfalen und Rheinland, zum Teil auch der ausländische aus der Schweiz und Italien den näheren Weg über Holland suchen, statt einen mit größeren Kosten verbundenen Umweg über die Hansestädte. Diese Städte haben für diesen Teil des Verkehrs eine zu östliche Lage, als daß er mit Nutzen dorthin gelenkt werden könnte. Dazu bedürfte es eines Hafens, der weiter westlich liegt und günstigere Verbindungen bietet.

Ein solcher Hafen ist Emden. So lange dieser Ort in preußischem Besitz war, sind auch die preußischen Herrscher und ihre Regierungen bestrebt gewesen, dort einen Mittelpunkt für den Überseehandel zu schaffen. Diese Bestrebungen und Versuche, die je nach der politischen und wirtschaftlichen Lage von wechselndem Erfolge begleitet waren, gehen bis auf den Großen Kurfürsten und Friedrich den Großen zurück. Als nach der Einverleibung Hannovers Emden wieder an Preußen zurückfiel, wurden diese Versuche auch wieder aufgenommen. In jüngster Zeit ist der Emdener Hafen mit großem Aufwand neu ausgebaut, die Fahrtrinne zur Benutzung für die größten Schiffe vertieft und der Hafen mit den modernsten Ladevorrichtungen ausgerüstet worden. Durch den Dortmund-Ems-Kanal sowie günstige Eisenbahnanlagen sind gute Verbindungen mit dem Hinterlande geschaffen.

Somit scheinen alle Vorbedingungen für eine gute Entwicklung dieses Hafens gegeben, und dennoch will der Verkehr sich nicht in der Weise heben, wie man es gehofft und vorausgesetzt hatte. Für diese Tatsache ist die Konkurrenz der belgischen und holländischen Häfen in erster Linie verantwortlich zu machen. Zum Teil liegt dies daran, daß der Handel altgewohnte Wege, auf denen sich im Laufe der Jahrzehnte feste Beziehungen entwickelt haben, nicht plötzlich aufgibt. Zum Teil trägt auch der Mangel an leistungsfähigen Schifffahrtslinien daran die Schuld. Es genügt nicht, daß Passagiere und Güter von allen Seiten her nach Emden herangezogen werden, es muß auch Gelegenheit für ihre sichere, schnelle und regelmäßige Weiterbeförderung vorhanden sein. An diesen hat es aber bisher noch gefehlt. Erst wenn in Emden leistungsfähige Schifffahrtsgesellschaften entstanden sind, die den Überseeverkehr pflegen, wird sich Emden wirklich in großzügiger Weise entwickeln können. Erst dann werden sich die großen Kapitalien (über achtzig Millionen Mark), die das Land dort aufgewendet hat, lohnend angelegt und ertragreich erweisen. Ehe nicht selbständige Linien von Emden aus regelmäßige transatlantische Fahrten ausführen, wird sich auch der erhoffte Aufschwung nicht einstellen. Bis dahin werden trotz aller sonstigen Vorteile die Waren immer den Weg über Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam nehmen, wo ihre Weiterbeförderung sichergestellt ist.

Das Kapital wird sich aber nur dann zur Gründung von Schiffahrtsgesellschaften und zur Errichtung von festen Dampferlinien bereit finden, wenn ein Ertrag in Aussicht steht, der eine angemessene Verzinsung gewährleistet. Es hat sich gezeigt, daß der reine Passagier- und Frachtverkehr bei regelmäßigen Fahrten keine genügende Verzinsung abwirft, wenn er nicht gleichzeitig mit dem Auswandererverkehr verbunden werden kann. Erst die Massenbeförderung von Menschen bringt eine sichere Einnahme. Dies hat sich auch in Hamburg und Bremen gezeigt. Der große Aufschwung der dortigen großen Linien steht in engster Verbindung mit dem Auswandererverkehre. Daß die übrigen Häfen, namentlich der Ostsee, in ihrer Entwicklung nicht haben mit den Hansestädten gleichen Schritt halten können, ist zum größten Teile auf den Mangel an Auswanderern zurückzuführen.

Eine Schiffahrtsgesellschaft kann jeder gründen, Schiffahrtslinien jeder einrichten, wenn ihm die dazu notwendigen Kapitalien zur Verfügung stehen. Aber zur Beförderung von Auswanderern ist nach den gesetzlichen Bestimmungen eine besondere Erlaubnis erforderlich, deren Erteilung davon abhängt, wie der Bundesrat die Bedürfnisfrage beantwortet. Unlängst hat sich nun eine Gesellschaft gebildet, die von Emden aus die transatlantische Fahrt betreiben will, um damit dem deutschen Handel die längst gewünschten neuen Verkehrswege zu eröffnen. Sie hat, um eine gesicherte Grundlage zu erhalten, den Antrag gestellt, ihr die Konzession zur Beförderung der Auswanderer zu erteilen.

Gegen diesen Antrag hat sich, namentlich von Hamburg und Bremen aus, eine lebhafte Agitation erhoben, weil diese beiden Städte sich in der Macht- und Sonderstellung, die sie bisher im deutschen Wirtschaftsleben einnehmen, bedroht fühlen. Die Hapag und der Lloyd befürchten, daß ihnen ein Teil des Auswandererstromes, den sie bewältigt haben, abgelenkt und damit ihre Einnahmen vermindert werden könnten. In weiterer Folge, so meinen sie, würde dies ihre Stellung im Welthandelsverkehre erschüttern und ihnen die Möglichkeit rauben, den Wettbewerb mit den außerdeutschen Schiffahrtslinien, namentlich mit den englischen, erfolgreich durchzuführen. Sie fürchten eine Konkurrenz im Inlande, die ihnen beträchtliche Opfer auferlegen würde.

Diese Befürchtungen sind aber falsch und übertrieben. Aus den statistischen Nachweisungen ergibt sich, daß die Zahl der Auswanderer, die über die holländischen Häfen und England gehen, in den letzten Jahren bedeutend zugenommen hat, während die Zahl derer, die ihren Weg über Hamburg und Bremen nehmen, nicht gewachsen, sondern zurückgegangen ist. Im Jahre 1901 gingen über Hamburg und Bremen 45,2 Prozent des gesamten über die nord-europäischen Häfen auswandernden Menschenstromes, 1910 waren es aber nur noch 36,3 Prozent. Besonders Bremen hat ständig an Boden verloren. Es handelt sich nicht um deutsche Auswanderer, die überhaupt nur einen sehr geringen Teil der Auswanderung ausmachen, sondern hauptsächlich um solche aus den östlichen Ländern, von denen schon jetzt die größte Zahl nicht der Hapag und dem Lloyd zufließt.

Von der Gesamtzahl der Auswanderer entfallen etwa 55 Prozent auf Russen, Österreicher und Ungarn, über 25 Prozent auf Italiener, und nur der Rest von 20 Prozent auf alle anderen Nationen. Die italienischen Auswanderer sind meistens sogenannte „Sachsgänger“, die im Frühjahr nach Amerika hinüberfahren und nach der Ernte von da zurückkehren. Für die Auswanderung über Deutschland kommen hauptsächlich die Auswanderer aus den östlichen Nachbarstaaten in Betracht. Trotzdem diese aber ganz Deutschland durchqueren müssen, bedienen sich nicht alle von ihnen deutscher Linien. Ein großer Prozentsatz wandert über englische Häfen ab, eine weitere große Zahl über Rotterdam, Antwerpen und Havre.

Wenn es gelingt, davon einen Teil nach Emden zu ziehen, so bleiben die Transportkosten und der dabei erzielte Gewinn den deutschen Interessenten erhalten. Die neue Gesellschaft beabsichtigt auch keineswegs eine Unterbietung der bisherigen Preise herbeizuführen, weil dadurch das eigene Geschäft geschädigt würde. Es ist vielmehr als sicher anzunehmen, daß die Beförderung der Auswanderer auf derselben Grundlage erfolgen würde, die bisher bei den anderen Gesellschaften maßgebend gewesen ist. Eine Verständigung über die Fahrpreise würde sich auch mit einer neuen Gesellschaft erzielen lassen, in derselben Weise, wie sie zwischen der Spagag und dem Lloyd schon stattgefunden hat.

Wird die beantragte Konzession abgelehnt, so wird für die großen Schifffahrtslinien in den Hansestädten tatsächlich eine Monopolstellung geschaffen und jede andere Konkurrenz auf lange Zeit hinaus ausgeschaltet. Die Gefahren und Nachteile, die mit einem Monopol und Trust verbunden sind, sind zu bekannt, als daß sie hier nochmals ausführlich geschildert und dargelegt werden müßten. Überall wird dagegen angeklämpft. Entstehen diese Trusts von selbst durch Zusammenschluß der Interessenten, so wird sich nichts dagegen machen lassen. Für den Staat liegt aber keine Notwendigkeit vor, diese Bildungen zu unterstützen und durch gesetzliche Maßnahmen einzelnen Gesellschaften ein Monopol zu verschaffen. Mit der Angabe, daß die Gesellschaft keinen Wettbewerb im Inlande und keine Verkleinerung ihres Interessentengebietes verträge, um erfolgreich in der Weltkonkurrenz bestehen zu können, kann schließlich auch jede andere große Gesellschaft irgend einer anderen Branche auftreten. Im Gegenteil, das öffentliche Interesse verlangt die Beseitigung aller Vorrechte; nur im freien Wettbewerb können sich alle vorhandenen Kräfte entfalten und entwickeln.

Es dürfen auch die Gefahren nicht verkannt werden, die in der Vereinigung so großer Machtmittel in einer Hand liegen. Es wird dadurch eine Gewalt geschaffen, die selbst für den Staat unbequem werden kann. Schon jetzt machen sich deren Einflüsse auf vielen Gebieten des staatlichen und wirtschaftlichen Lebens bemerkbar. Wenn eine kluge und gewandte Geschäftsführung es bisher erfolgreich verstanden hat, dies wenig in die Erscheinung treten zu lassen und einen Zusammenstoß mit staatlichen und allgemeinen Interessen klugerweise vermieden hat, so ist doch keine Gewähr vorhanden, daß dies für alle Zukunft der Fall

sein wird. Der Staat wird es jedenfalls leichter haben, mit mehreren Gesellschaften zu arbeiten, als wenn er sich nur eine große geschlossene Macht gegenüber hat, die dann unwillkürlich die Forderung aufstellt, als gleichberechtigte Macht behandelt und anerkannt zu werden. Es ist auch fraglich, ob sich immer Leute finden werden, die so genial veranlagt sind, daß sie ein so großes Unternehmen auch unter schwierigen Verhältnissen richtig leiten können. Man muß dabei in vorausschauender Weise nicht nur mit den augenblicklichen Verhältnissen rechnen. Je größer ein Unternehmen wird, desto schwieriger seine Leitung. Schon jetzt blicken viele besorgt in die Zukunft, was aus den Riesenunternehmen werden soll, wenn die leitende Kraft einmal fehlt. Es ist sehr selten, daß die Leiter solcher Unternehmungen für einen Nachwuchs und Nachfolger sorgen. Ihre Tätigkeit, ihre Energie läßt selten andere Personen gleichberechtigt neben sich gelten. Dies macht sich gewöhnlich erst bemerkbar, wenn die Frage der Nachfolgerschaft akut geworden ist. Hat sich aber ein Verkehrsweig, eine Industrie in einem einzigen Unternehmen zusammengedrängt, so leidet sofort das ganze Wirtschaftsleben, wenn dieses nicht auf der Höhe bleibt. Sind dagegen mehrere Unternehmungen vorhanden, so kann die Notlage eines solchen niemals von demselben großen Einfluß auf das gesamte Gebiet sein. Es ist nicht vorteilhaft, wenn ein Wirtschaftsbetrieb schließlich nur auf zwei Augen beruht. Vorsorgend muß der Staat hier eingreifen. Er darf jedenfalls die Gefahren einer derartigen Lage, denen er sich keinesfalls verschließen kann, nicht noch vermehren.

Daß Hapag und Lloyd, im weiteren Sinne auch die Städte Bremen und Hamburg bemüht sind, ihre Sonderstellung zu behaupten und mit allen Mitteln gegen die Bestrebungen und Versuche ankämpfen, die ihnen in dieser Hinsicht unbequem und gefährlich sein könnten, ist ja von ihrem Standpunkte aus begreiflich. Es fragt sich aber, ob dies nicht ein sehr enger Standpunkt ist, der nicht im Interesse der Allgemeinheit liegt.

Für Preußen liegt jedenfalls keine Notwendigkeit vor, seine eigenen Interessen zugunsten der Hansestädte zurückzustellen und zu vernachlässigen. Daß Emden nach seiner Vergrößerung und Erweiterung eine gewisse Konkurrenz für die anderen Häfen bedeuten würde, wie dies jede neue Hafenanlage sein würde, ist selbstverständlich. Darüber mußte man sich aber vor Beginn der Hafenbauten klar werden, ehe die großen Mittel zu ihrer Ausführung bewilligt und bereit gestellt wurden. Jetzt, nachdem die Bauten zum größten Teil vollendet sind, muß man sich aber nicht scheuen, die notwendigen Folgerungen daraus zu ziehen. Tut man dies nicht, so bleibt der Hafen trotz seiner technischen Vorzüglichkeit leer und unbelebt, die ganzen Anlagen unbenuzt, die 80 Millionen ohne Ergebnis. Einen solchen Erfolg können aber weder die Stadt Emden, noch Landtag und Regierung beabsichtigt haben. Ihre Aufgabe ist es vielmehr, alle Kräfte in Bewegung zu setzen, um die Entwicklung des Emdener Hafens zu ermöglichen und zu erweitern. Sie müssen deshalb auch alle Mittel benutzen, um beim Bundesrat die Erteilung der Auswandererkonzession zu erzielen.

Auch militärische Gründe sprechen dafür. Je mehr die deutsche Kriegsflotte anwächst, desto größer wird die Notwendigkeit, für sie vermehrte Stützpunkte zu schaffen. Dies tritt um so mehr in die Erscheinung, als bei der jetzigen politischen Lage die Ostsee als Kriegsschauplatz beinahe ganz ausfällt. Es ist aber richtig und wichtig, seine Streitkräfte bereits im Frieden dort zu vereinigen und zu stationieren, wo sie im Ernstfall gebraucht werden sollen. Zwar bietet der Kaiser-Wilhelm-Kanal die Möglichkeit, die in Kiel befindlichen Flottenteile nach der Elbmündung heranzuziehen, ohne daß der Feind dies zu verhindern vermag. Aber der Betrieb auf dem Kanal ist mancherlei Zufälligkeiten ausgesetzt und das Durchfahren erfordert immer eine gewisse Zeit. Störungen im Betriebe sind schon im Laufe der letzten Jahre gelegentlich vorgekommen, sie können sich im Kriege noch öfter ereignen, wo man mit feindlichen Unternehmungen rechnen muß. Diese brauchen nicht immer in dem Vorgehen stärkerer, gelandeter feindlicher Truppenabteilungen zu bestehen, denen man rechtzeitig entgegentreten könnte, sondern in dem Vorgehen einzelner Personen, die sich unter allerlei Formen zu Wasser und zu Lande dem Kanal nähern können. Mag der Kanal auch noch so gut bewacht und geschützt werden, so muß doch immer mit der Möglichkeit einer längeren Betriebsstörung gerechnet werden. Tritt diese aber ein, so sind die in der Ostsee befindlichen Flottenteile so gut wie abgeschnitten, und zur Untätigkeit verdammt. Es wird keine Aussicht bestehen, daß sie angefechts der überlegenen feindlichen Flotte um Jütland herum die Vereinigung mit den in der Nordsee befindlichen Teilen ausführen können. Wilhelmshaven allein genügt aber nicht als Flottenstützpunkt. Es ist nicht vorteilhaft, alle seine Kräfte auf einem einzigen Punkt zu vereinigen. Eine gewisse Verteilung der Kräfte ist vorzuziehen. Auch im Interesse der ganzen Küstenverteidigung und der Verhinderung einer feindlichen Blockade ist es geboten, neben dem großen Kriegshafen noch weitere, kleinere Stützpunkte zu besitzen, von denen aus namentlich der kleine Krieg geführt werden kann. Hierfür eignet sich nun Emden in vorzüglicher Weise. Der rechte Flügel der deutschen Nordseestellung, die Elbmündung, ist durch die Befestigungsanlagen bei Rughaven und Brunsbüttel gesichert. In der Mitte liegt Wilhelmshaven. Der linke Flügel entbehrt noch eines solchen Schutzes, den ein Flottenstützpunkt bei Emden in Zukunft gewähren würde. Er erhält eine besondere Bedeutung durch die vorgelagerte Insel Borkum, auf der bereits Befestigungen errichtet sind und die eine ständige Friedensgarnison erhalten hat. Dadurch ist auch Emden selbst bereits gesichert, da es einer feindlichen Flotte unmöglich geworden ist, ohne weiteres in die Emsmündung einzulaufen. Im Anschluß an das besetzte Borkum wird sich eine energische und wirkungsvolle Durchführung des kleinen Krieges ermöglichen lassen. Gerade die schwierigen Schifffahrtsverhältnisse der Nordsee mit ihrem engen, häufig wechselnden Fahrwasser bieten hierzu die beste Gelegenheit. Sie erschweren dem Gegner die Durchführung der Blockade, können sie sogar unmöglich machen.

Soll Emden einmal als Flottenstützpunkt in Betracht kommen, so ist es auch erwünscht, daß sich dort alle die Einrichtungen und Anstalten vorfinden, die für die Unterhaltung, Ausrüstung und Wiederherstellung von Kriegsschiffen erforderlich sind, ohne daß es dazu erst besonderer großer staatlicher Anlagen bedarf. Je mehr der Hafen von Emden vergrößert, der Verkehr lebhafter wird, und auch die Industrie sich dort festsetzt, in desto steigenderem Maße eignet sich der Ort für einen Flottenstützpunkt. Er bietet dann von selbst alles, was die Flotte zur Ergänzung und zur Wiederherstellung bedarf; und wenn auch zunächst die großen Linienschiffe und Panzerkreuzer nicht in Betracht kommen, so doch jedenfalls die kleinen Kreuzer, die Torpedo- und Unterseeboote.

Es ist neuerdings die Rede davon gewesen, daß die Hamburger und Bremer Gesellschaften, um den Anforderungen von Emden zu entsprechen, deren Berechtigung sich nicht widerlegen und abstreiten läßt, ihre großen Linien abwechselnd in gewissen Zwischenräumen in Emden anlegen lassen, und auch für den Transport der Auswanderer dort die notwendigen Anstalten treffen wollen. Dies bedeutet gewiß schon einen Fortschritt gegenüber dem jetzigen Zustande, genügt aber noch nicht. Diese Gesellschaften werden ihre Emdener Filialen immer nur als etwas Nebenständliches betrachten, die sie notgedrungen errichten mußten, um fremde Unternehmungen auszuschließen. Ihre Haupttätigkeit werden sie aber nach wie vor der Entwicklung des Hamburger und Bremer Verkehrs widmen. Sie haben auch schließlich gar kein so großes Interesse daran, den Verkehr von Holland abzulenken und die Auswanderer usw. den holländischen Schifffahrtslinien zu entziehen, da ein großer Teil des Kapitals der dortigen Gesellschaften sich in den Händen der Hamburger Gesellschaften befindet. Machen die holländischen Linien gute Geschäfte, so kommt dies dann teilweise wieder den Gesellschaften in den Hansestädten zugute. Eine selbständige Linie, die in Emden ihren Sitz hat und lediglich den Verkehr über Emden betreibt, ist aber durch keinerlei andere Rücksichten gebunden, und kann sich mit aller Kraft und mit allen Mitteln ihrer eigentlichen Aufgabe widmen. Es ist daher begreiflich, daß die Stadt Emden nur auf eine selbständige Gesellschaft Wert legt.

Schiffe, die Emden nur anlaufen, aber in anderen Häfen heimatsberechtigt sind, werden naturgemäß alle Reparaturen und Ausrüstungsarbeiten in den ursprünglichen Liegehäfen vornehmen. Dort befinden sich insolgedessen auch die umfangreichen Reparaturwerkstätten, Kohleniederlagen, Magazine, deren jede Schifffahrtslinie bedarf. Dort wird auch der Proviant an Bord genommen, die Ausrüstung im weitesten Sinne besorgt. Dort wohnen die Direktoren, die vielen Angestellten usw. Auch bei Vergabung von Neubauten werden die örtlichen Werften und Bauanstalten bevorzugt. Die Gründung einer Schifffahrtsgesellschaft, die Errichtung neuer Linien zieht die weitesten wirtschaftlichen Folgen nach sich. Sie belebt nicht nur den eigentlichen Schiffsverkehr und erstreckt sich nicht nur auf den engen Bezirk des Hafens, sondern befruchtet den gesamten Handel und Verkehr, zieht die Industrie an, hebt die Steuererträgnisse der Stadt und des

Staates und ermöglicht auch dem nächsten Hinterlande den Absatz aller seiner Erzeugnisse. Wenn man sich diese großen Wirkungen vergegenwärtigt und die großen wirtschaftlichen Werte berücksichtigt, die dabei auf dem Spiele stehen, wird es begreiflich, daß die Stadt Emden, die ja in erster Linie dabei in Frage kommt, mit allen Mitteln und nach jeder Richtung hin die Versuche unterstützt, eine eigene Schiffahrtsgesellschaft zu erhalten. Andererseits werden aber auch die Bestrebungen der Nachbarhäfen begreiflich, dies zu verhindern. Sache des Staates ist es, in diesem Interessenkampfe den schwächeren zu unterstützen und ihm wenigstens die Möglichkeit zu geben, eine erfolgreiche Tätigkeit zu entwickeln, sein Können zu zeigen.

Auch der preussische Staat muß sich dieser Ansicht anschließen und den gleichen Standpunkt einnehmen, schon aus Rücksichten auf die Besteuerung. Darin liegt kein engherziger Partikularismus, sondern ein wohlberechtigtes Staatsinteresse. Die Hafenanlagen in Emden sind mit preussischem Gelde erbaut, nicht mit dem der Hansestädte, auch nicht mit dem des Reiches. Dasselbe gilt von den Eisenbahnen und den Wasserstraßen. Es ist daher nicht mehr als recht und billig, daß die Benutzer aller dieser Einrichtungen in Preußen steuerpflichtig sein sollen. Das Emporblühen der Hansestädte wird gewiß von jedem mit Freuden begrüßt, daneben dürfen aber nicht alle anderen Rücksichten vernachlässigt und beiseite geschoben werden. Durch die Verlegung des Vulkan's von Stettin nach Hamburg ist schon ein bedenklicher Schritt geschehen. Ob es möglich gewesen wäre, den Vulkan seinerzeit zu veranlassen, statt nach Hamburg nach Emden zu gehen, muß dahingestellt bleiben. Vielfach wird dies behauptet. Dies hätte jedenfalls im preussischen Interesse gelegen und hätte das Aufblühen von Emden sehr günstig beeinflusst. Ist diese Gelegenheit auch unwiderruflich dahin, so hüte man sich doch, hier einen ähnlichen Fehler zu begehen, und der wird begangen, wenn durch ein Versagen der Auswandererkonzession das Entstehen einer eigenen Emdener Schiffahrtslinie unmöglich gemacht und der Emdener Hafen mit seinem wichtigsten und aussichtsreichen Verkehre den Hamburger und Bremer Gesellschaften ausgeliefert wird. „Caveant consules!“

* *

