

# Leipziger Tageblatt

und  
Anzeiger.

Amtsblatt des Königl. Bezirksgerichts und des Rathes der Stadt Leipzig.

Nº 28.

Donnerstag den 28. Januar.

1864.

## Welche Interessen für Handel und Verkehr

stehen in der Schleswig-Holsteinschen Sache auf dem Spiele?

\*\* In den deutschen Comités, welche die Unterstützung der Schleswig-Holsteinschen Sache mit der That zu ihrer Aufgabe gemacht haben, finden sich überall zahlreich Namen aus dem Kaufmannsstande, ein Zeichen dafür, daß dieser Stand in der vaterländischen Opferwilligkeit nicht zurückstehen will, aber sicher auch dafür, daß man erkannt hat, wie unermessbare Interessen auf dem Spiele stehen. Und hieran zu erinnern, hat die deutsche Presse noch ziemlich versäumt.

Die augenblickliche, wahrhaft trostlose Conjuratur des Handels und der Industrie, die gleich erschütterte Lage des Geldmarktes — sie sind die sprechendsten Symptome der Unsicherheit des Ausgangs der gegenwärtigen Verwickelung unserer politischen Verhältnisse, deren gordischen Knoten auf friedlichem Wege zu lösen jetzt keine Aussicht mehr vorhanden ist.

Und wenn fast jede Speculation im Handel lahmgelegt und der Verkehr beschränkt ist auf die nächste Nachfrage und den nothwendigsten Bedarf, so braucht kaum noch ausgesprochen zu werden, daß es nicht leicht irgend einen Theil wirtschaftlicher Betätigung giebt, der nicht mit unter der Situation leidet. Und wie groß sind nicht in Wahrheit die Gefahren für den Handel, welche drohen!

Bermögen wir auch bei der Unvollständigkeit der Statistik nicht genau anzugeben, wieviel Güter-Centner speciell auf die Hafensplätze zum Export gehen und umgekehrt, wieviel von der Handelsmarine auf die Eisenbahnen als Exportgüter für die Küstenstädte und namentlich für das Binnenland übernommen werden, so läßt sich schon aus den von den unmittelbar nach der Seeküste gehenden Bahnen und den Summen der von ihnen beförderten Güter schließen, einen wie großen Anteil der Seeverkehr an ihnen haben mag.

Die Eisenbahnstatistik von 1861 weist nach auf der Hannoverschen Staatsbahn 26,646,954 Zollcentner,  
 = = preußischen Ostbahn 7,716,912 =  
 = = Altona-Kieler 2,874,907 =  
 = = Glückstadt-Elmshorner 524,953 =  
 = = Berlin-Hamburger 8,503,380 =  
 = = Hamburg-Bergedorfer 6,057,928 =  
 = = Berlin-Stettin-Stargarder 6,266,960 =  
 = = Stargard-Cöslin-Colberger 1,429,004 =  
 = = Lübeck-Büchener 1,704,075 =  
 = = Mecklenburgischen 2,433,209 =  
 = = Rendsburg-Reumünster 665,499 =

Man er sieht schon aus diesen enormen Zahlen den Ernst der Situation, welcher gegenwärtig mit dem unheimlichen, in seiner Wirkung furchtbaren Wort Blockade uns näher und näher tritt.

Und unsere Hansestädte, welche einstmal in alter Zeit glorreichen Angedenkens eine eigene Flotte auf der Nord- und Ostsee segeln hatten und alle anliegenden Küsten beherrschten, sie haben heute nicht eine Zolle zum Schutz ihrer Häfen schwimmen.

Will man aber speciell das hohe Interesse unserer deutschen blühenden, die deutschen Export- und Importfrachten tragenden Kiederei — die deutsche ist die dritte unter den herrschenden Nationen — würdigen lernen, welches Deutschland an einem Seekriege hat, so muß man einmal den Blick auf diese imposante Friedliche Macht richten. Es hatten Anfang vorigen Jahres Deutsch-Oesterreich gegen 2500 Segelschiffe u. 50 Dampfer, Preußen 1283 = = 23 =  
 Hannover (incl. kleinerer Schiffe) 881 = = 1 =  
 Mecklenburg 402 = = incl. =  
 Holstein 1340 = = desgl.  
 Oldenburg 642 = = =  
 Hamburg 474 = = 17 Dampfer,  
 Bremen 244 = = 9 =  
 Lübeck 43 = = 13 =

Zusammen (etwa) 7810 Segelschiffe u. 125 Dampfer.

Die Segelschiffe zählten nicht weniger als 1,200,000 Tonnen, die Dampfer 45,000 Tonnen, die Bemannung betrug 40,000 Mann! Hierzu kommen noch die Küsten- und Flussschiffe in der Höhe von 22,000 Segeln mit 1 Million Tonnegehalt und 250 Dampfschiffen mit einer Bemannung von zusammen 60,000 Mann.

Die Senate der beiden Hansestädte haben trotz des günstigen Standes ihrer Finanzen nichts gethan, was im Falle eines Seekrieges jene enormen Gütermassen schützen würde, die von der Handelsflotte auf die Eisenbahnen und umgekehrt in fortwährender Strömung übergeht. Die hohe Weisheit der Väter unserer Handelsemporien würde über kurz sich klar werden, was diese gewissenlosen Säumnis verschulden kann, sobald dänische Kreuzer ein Dutzend hanseatischer Schiffe wegnähmen, sie würde erkennen und berechnen lernen, welche Summen größer seien, die hierdurch verlorenen oder die für ein Panzerschiff zu bewilligen gewesen.

Das Verwerthliche dieses gewissen- und verstandeslosen Dahinlebens, dessen großen Gefahren die deutschen Binnenländer ohne Ausnahme mit ihrem Güterverkehr mit ausgesetzt werden, da die Export- und Importfrachten ja meistens über die Häfen der Hansestädte gehen, läßt sich erst dann recht veranschaulichen und übersehen, wenn man nach dem Verkehr dieser Häfen speciell fragt. Leider wird in Hamburg und Lübeck jetzt nur noch die Einfuhr registriert, da die für den schlichten Verstand eines binnennärdischen Statistikers unbegreifbare Einführung der dortigen Rathsherren herausgefunden hat, daß die Anfertigung der Ausfuhrtabellen "zwar interessant", aber für den freien Verkehr nur hinderlich und sonst auch ohne Nutzen sei.

Es betrug die Einfuhr in Hamburg

	Centner	davon seewärts	Geldwert in
1859:	33,652,039	19,151,804	571,180,850 M. B.
1860:	37,822,469	20,385,211	609,905,710 =
	in Bremen die Einfuhr		die Ausfuhr
1854:	53,686,612	Lb.-Mthlr.	47,835,449 Lb.-Mthlr.
1855:	51,214,990	=	48,248,310 =
	in Lübeck die Einfuhr		
1859:	55,699,691	Mark Crt.	
1860:	57,725,073	=	

Der Handelsverkehr des einzigen Platzes Hamburg mit Großbritannien übertraf bis 1861 jenen, den ganz Frankreich mit diesem Staat führte, um die Hälfte, oft sogar um das Doppelte, obwohl auch in der französischen Handelsliste der Verkehr mit England längst die erste Stelle einnimmt!

Es gehört eine unverantwortliche Unkenntniß aller dieser Interessen, deren Gewicht in Worten nicht ausdrückbar ist, dazu, daß neben den Hansestädten auch die deutschen Küstenstaaten, außer Preußen, für den Schutz unserer Gestade nichts gethan, daß der deutsche Bund seine alte Unfähigkeit in Förderung nationaler Institutionen aufs Neue dokumentiren zu müssen glaubte. Das Uebergewicht Dänemarks zur See ist seit den Ereignissen der Jahre 1848 und 1849 gewachsen. Eigensinn und Eifersucht machten die Bestrebungen einzelner Regierungen am Bunde in der großen Angelegenheit zu nichts, ja ein binnennärdischer Staatsmann rief einmal seinen Kammermännern in dieser Sache zu — diese Aufforderung war der lauteste Ausdruck glänzender Unwissenheit in handelspolitischen Dingen — unser Land hat keine Häfen, die blockirt, keine Schiffe, die gefapert werden können". Wenn einmal ein dänischer Kaper Waaren für einige hunderttausend Thaler Wert in aus mittel- oder süddeutschen Fabriken, welche für den Export arbeiten, weggenommen haben wird, wenn die so betroffenen Fabriken, die vielleicht einzelnen Gegenden die hauptsächlichste Beschäftigung gewähren, zu Grunde gingen und die Bevölkerung eines Striches arbeits- und brodlos wäre, alsdann würde wohl auch über solche Anschauungen hoher Staatsbeamten endlich, aber leider zu spät, die Erleuchtung kommen mit der Erkenntniß, daß man nicht sowohl die Steindämme eines fernliegenden Hafens schützt, sondern die Güter, welche auch aus