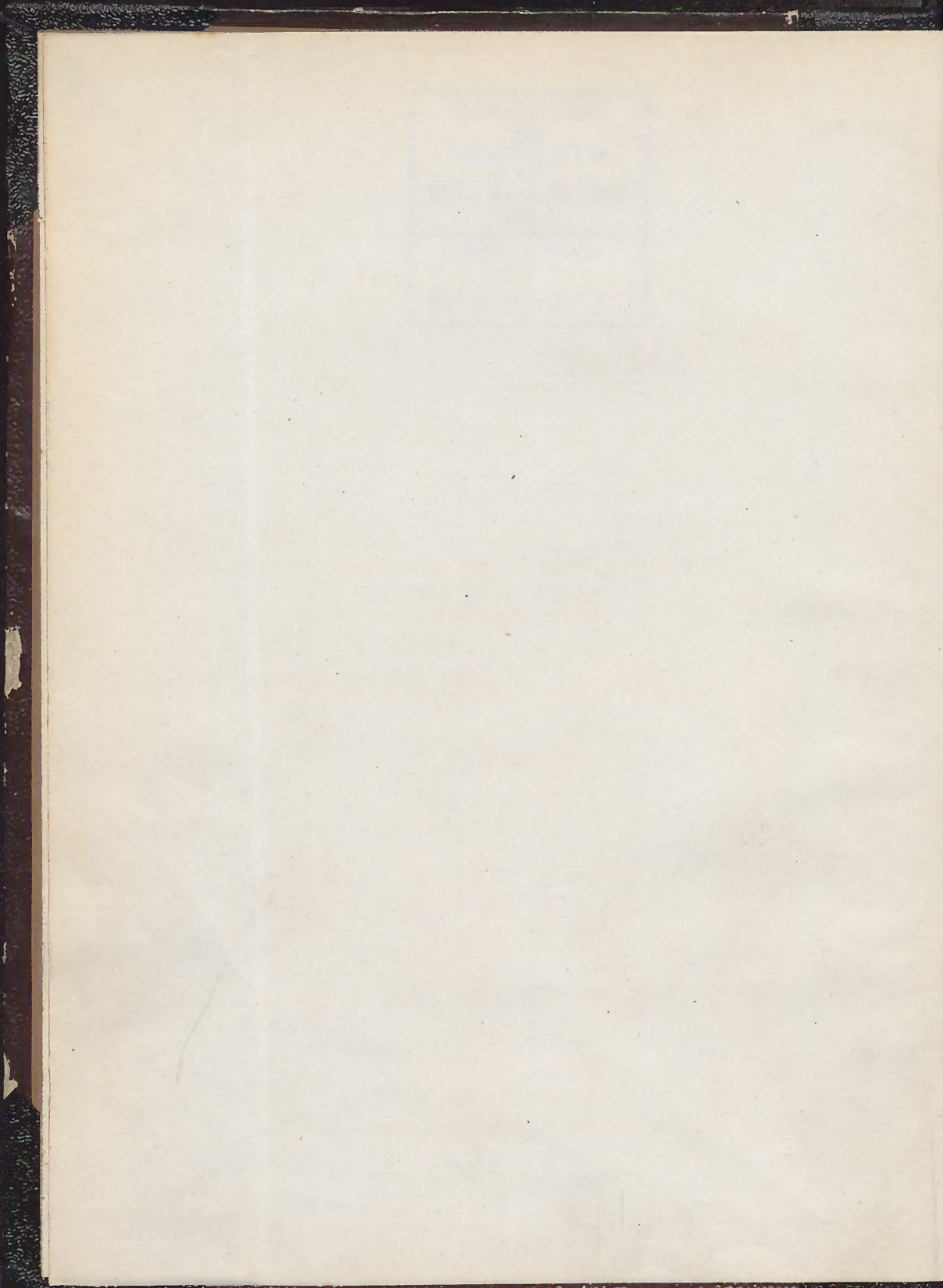


Denkschrift
über
Memels Seehandel.

EIGENTUM
DES
INSTITUTS
FÜR
WELTWIRTSCHAFT
KIEL
BIBLIOTHEK
Nr. II 13959



Denkschrift
über
Memels Seehandel,
den Minge-Schmeltelle-Canal
und die
Zweigbahn Insterburg-Gilsit-Memel.

Nach authentischen Quellen
herausgegeben
auf Veranlassung und unter Mitwirkung
von
Memeler Kaufleuten
und
dem Vorsteheramte der Kaufmannschaft
zu
Memel
gewidmet.



7010

Motto:

„Wir haben die Gelegenheit des Orts
„mit allem Fleiß selbst in Augenschein
„und Betrachtung genommen und be-
„funden, daß der höchste Gott denselben
„Ort für andern mit Mitteln zu Frei-
„bung Handel und Wandel begabet und
„da man sich davon nicht gebrauchen
„sollte, es nicht anders gedeutet werden
„könnte, denn daß man Gottes Gnade und
„Gabe verachten und verworfen wollte.“

Johann Sigismund.
den 18. Juli 1618.

Memel, 1862.

In Commission bei C. H. Mangelndorf.



Handlung

Lebenschleier

Handlung

Handlung

Handlung



Handlung

Handlung

Handlung

Inhalt.

	Seite
Widmung	5
Einleitung	9
Die Bedeutung Memels als See- und Handelsstadt überhaupt und insbesondere als preussische Hafenstadt	13
Kurzer Abriss einer Handelsgeschichte Memels	35
Lebensfragen für den Handel Memels und deren Beantwortung	55
Der Minge-Schmeltse-Canal	63
Die Zweigbahn Insterburg-Eilsit-Memel	82
Beilagen und Karten	120



Gelehrte Herren vom Vorsteheramt der
Kaufmannschaft!

Indem wir Sie bitten, diese Denkschrift über einige den Handel Memels in ganz vorzüglichem Grade interessirende Fragen im Namen des Vorsteheramts, als demselben gewidmet, gütigst entgegennehmen zu wollen, sind wir uns dessen wohl bewußt, daß wir durch diese Ihre Annahme weit mehr zurückerhalten, als wir zu geben im Stande sind. Sie decken gewissermaßen durch den Schild Ihrer Antlichkeit die Schwächen unserer Anonymität und geben den von uns ausgesprochenen Hoffnungen und

Wünschen, ohne freilich die Verantwortlichkeit für jede einzelne Aeußerung zu übernehmen, das vollere Gewicht Ihrer Zustimmung. Es ist aber zugleich auch eine Pflicht der Dankbarkeit, der wir uns durch diese Zueignung zu entledigen suchen. In allen wichtigeren Fragen hatte das Vorsteheramt sich bereits eingehend ausgesprochen und Vorarbeiten geliefert, deren Benutzung im ausgedehntesten Maße nicht nur möglich, sondern durchaus nothwendig erschien, um die in diesen Blättern vorgetragenen

Meinungen als den Ausdruck der allgemeinen
Gesinnung unserer Mitbürger auftreten lassen
zu können. Wir geben nichts Neues; wir
wiederholen einfach, was das Vorsteheramt
schon bei jeder Gelegenheit als das Ziel unseres
Strebens ausgesprochen hat; wir sagen nur
öffentlich, was Memel noth thut, in der Hoff-
nung, dadurch seiner gerechten Sache in mög-
lichst weiten Kreisen Gehör zu verschaffen und
Stimmen zu werben, so aber die Aussichten
auf Erreichung dieses Ziels näher zu führen.

Möge uns der Erfolg nicht fehlen; möge die
Kaufmannschaft, möge Memel recht bald die
Früchte davon sehen! Dies der aufrichtigste
Wunsch

der Herausgeber.

Memel, im December 1861.

Einleitung.

Wenn wir hiemit eine umfassende Darstellung unserer Handelsverhältnisse der Oeffentlichkeit übergeben, so sind wir weit entfernt von dem Dünkel, als hätte unser Ort vor andern Anspruch auf ganz besondere Beachtung. Im Gegentheil zwingt uns gerade die Befürchtung, bei der isolirten und von der großen Heerstraße der allgemeinen Staats-Interessen scheinbar abwegigen Lage unseres Orts nur zu leicht vergessen oder wenigstens unrichtig beurtheilt zu werden, die Feder in die Hand. Man weiß ja, daß sich Kaufleute sonst nicht gern in ihre Bücher sehen lassen, und wird unserer Versicherung glauben, daß wir nur durch die Noth gezwungen eine Ausnahme machen. Wir stehen denn auch

keinen Augenblick an einzuräumen, daß wir reelle Zwecke im Auge haben und daß wir hoffen, durch diese offene Auseinandersetzung nicht nur allen denen, welche sich für Handelsfachen im Allgemeinen interessieren, ein richtigeres Bild unserer in mancher Beziehung ungewöhnlichen Handelsverhältnisse zu geben, als sie bei der notorischen Unzulänglichkeit und Ungenauigkeit der meisten in die Oeffentlichkeit gedruckten Nachrichten über diesen nördlichen Theil der Provinz Preußen bisher haben konnten, sondern auch den Männern, die es in ihrer Hand haben, unsern gerechten Klagen und Beschwerden Abhülfe zu verschaffen, die erforderlichen Unterlagen für die sachgemäße und unparteiische Beurtheilung unserer Lage zu verschaffen. Wir werden uns dann wenigstens die Beruhigung nicht versagen dürfen, daß wir unsererseits Alles gethan haben, was möglich war, Vorurtheile zu berichtigen, deren consequente Beibehaltung geeignet scheinen dürfte, den preussischen Staat um einen seiner vorzüglichsten und ergiebigsten Handelsplätze zu bringen, und das zu einer Zeit, wo Preußen einen ernstlichen Ansatß nimmt, sich zu einer Seemacht auszubilden und auch Deutschland zur Schöpfung einer Flotte hinzureißen. Wir würden uns die Unterlassungssünde nicht verzeihen können, geschwiegen zu haben, so lange es noch

Zeit zum Neben war; wir erinnern daran, daß eine Flotte vor allen Dingen tüchtige Matrosen braucht und daß Memel eine Rhederei von circa 90 Schiffen hat, die mit der Ausdehnung seines Handels wächst, mit dem Verfall seines Handels schwindet. Wir geben zu bedenken, daß der Kaufmann den Handelsplatz macht und daß ein Kaufmann eine Person ist, die sich von einem Orte zum andern bewegen, ihr Capital und ihre Handelsbeziehungen aber mit sich nehmen kann, wenn es sich herausstellt, daß irgendwo Kraft, Zeit und Geld um Nichts vergeudet werden müssen. Wir stehen nicht an, es hiemit öffentlich auszusprechen:

daß der Bau eines Canals zur Beseitigung der Gefahren des kurischen Haffes und der Bau einer Eisenbahn zur Verbindung unseres Hafens mit dem großen europäischen Eisenbahnnetz für Memel Lebensfragen sind.

Es ist damit auch keine Zeit zu verlieren; soll geholfen werden, so muß schnell geholfen werden. Es wird sich aus Folgendem bis zur Evidenz erweisen, wie wenig der letzte Provinzial-Landtag unsere wahren Bedürfnisse kannte, als er die Insterburg-Tilsit-Memel-Bahn ganz an's Ende, in die dritte Linie stellte und

wie sehr wir Recht hatten, uns darüber zu beklagen, daß die Königsberger Regierung uns sogar den Trost versagen wollte, mit unserm eigenen Gelde die erforderlichen Vorarbeiten zur Ermittlung der Bahnlinie veranlassen zu dürfen.



Die Bedeutung Memels als See- und Handelsstadt überhaupt und insbesondere als preussische Hafenstadt.

Die Stadt Memel, von Lübeckern im Jahre 1253 an einer Stelle erbaut, wo wahrscheinlich schon lange vorher ein Handelsort bestand, und schon 1254 mit lübischem Recht privilegiert, ist, wie selten eine Stadt, im Laufe der Zeit von einer Reihe von Unglücksfällen heimgesucht und mehr als einmal der gänzlichen Vernichtung nahe gewesen. Schon 1279 mußte sie auf's Neue erbaut werden, nachdem sie in den Jahren vorher zerstört worden war; 1323 wurde sie von den Szameiten und Litthauern verbrannt, ihre Einwohnerschaft getödtet oder in die Sklaverei geschleppt; gegen Ende des vierzehnten Jahrhunderts beinahe gänzlich verschollen, wurde sie am Anfange des fünfzehnten an einen Danziger Bürger zum Wiederaufbau ausgethan; 1457 von den Danzigern im Kriege des Bundes mit dem Orden ausgeplündert, eroberten die Szameiten sie schon zwei Jahre darauf von Neuem. Sie wurde 1520 erst von den Polen, dann von den Danzigern niedergebrannt und verwüstet, so daß nur acht Häuser stehen blieben, der Hafen durch versenkte Steine unbrauchbar gemacht. Schon 1540 wieder brannten

die Polen und Szameiten die Stadt fast gänzlich ab; 1601 die Schweden desgleichen. Im Jahre 1640 legte sie eine durch Fahrlässigkeit entstandene Feuersbrunst bis auf sechs Häuser in Asche. Beim dritten Einfalle der Schweden 1678 ließ der Kommandant die Vorstädte anstecken, konnte aber nicht verhindern, daß das Feuer in die Stadt selbst eindrang und sie zum größten Theil zerstörte. In den Jahren 1708 bis 1711 wurde sie durch die Pest entvölkert; 1757 von den Russen bombardirt und der schreckliche Stadtbrand von 1854 ist noch lebhaft in Jedermanns Erinnerung. Man wird ohne Weiteres zugeben, daß eine Stadt, die mit solcher Zähigkeit auf ihrem einmal eingenommenen Posten verharrte, nach so vielen Widerwärtigkeiten und Angriffen auf ihre Existenz sich immer wieder aus der Asche aufrichtete, nach fast unglaublichen und anscheinend unwiederbringlichen Verlusten nicht nur in verhältnißmäßig kurzer Zeit stets wieder aufrecht dastand, sondern sogar, trotzdem und dem und alledem sich aus kleinen Anfängen zu ihrer jetzigen Wichtigkeit aufschwingen konnte, daß eine solche Stadt, sagen wir, am rechten Orte stehen mußte. In der That, der Kurfürst Johann Sigismund von Brandenburg hatte Recht, als er in einem Rescript vom 18. Juli 1618 sagte:

„Wir haben die Gelegenheit des Orts mit allem
 „Fleiß selbst in Augenschein und Betrachtung ge=
 „nommen und befunden, daß der höchste Gott den=
 „selben Ort für andern mit Mittlen zu Treibung
 „Handel und Wandel begabet, und da man sich da=
 „von nicht gebrauchen sollte, es nicht anders gedeutet
 „werden könnte, denn daß man Gottes Gnade und
 „Gabe verachten und verwerffen wollte.“

Dieses fürstliche Zeugniß ist noch jezt so zutreffend, daß

man's mit Recht als Motto Allen voransehen konnte, was über Memel zu sagen ist. Ein Blick auf die Karte lehrt, daß die Natur selbst Memel zu einem Handelsplatz bestimmt hat. Stellen wir uns einmal in eine Zeit zurück, wo es noch keine politische Grenze zwischen Staat und Staat gab, oder, was für unsern Fall zu demselben Resultat führt, löschen wir die Grenzlinie zwischen Preußen und Rußland vorläufig aus, und suchen dann den Punkt, wo am Ausfluß des kurischen Haff's in die Ostsee Memel gegründet ist, so müssen wir über das Zutreffende seiner Lage zu allen denjenigen Bedingungen erstaunen, welche nach allgemeinen Grundsätzen zum Gedeihen eines Handelsplatzes erforderlich befunden werden.

Das kurische Haff, ein Wasserdreieck, dessen ca. 14 Meilen lange Hypothenuse, die kurische Nehrung, sich nur in dem einen Punkte, dem gegenüber Memel liegt, gegen die See hin öffnet, gewährt die ungehinderte Wasserverbindung mit einer gegen 18 Meilen langen Küstenstrecke im Innern des Landes, denn die Seeküste wird durch die unfruchtbare Nehrung gebildet. In dieses Bassin ergießt sich außer kleineren Flüssen der Memelstrom oder Niemen, einige Meilen vor seinem Ausfluß in die beiden Arme Ruß und Gilge getheilt, ein Strom, dessen Gebiet sich weit in das Innere Rußlands hinein erstreckt, wo er wieder mit andern bedeutenden Flußgebieten in Verbindung gesetzt ist, sodaß er für eine Landfläche von mehreren tausend Quadratmeilen Inhalt die natürliche Abzugsstraße ihres Ueberflusses von Produkten bildet. Der nördliche schmalste Theil des Haffes ist namentlich mit Rücksicht auf den Ausfluß bei Memel so sehr als bloße Fortsetzung des Memelstroms zu betrachten, daß derselbe in alten Urkunden gar nicht anders als „Mümmel“

genannt wird, und daß der Strom selbst, obgleich er sieben Meilen unterhalb Memels in's Haff mündet, noch heute diesen Namen führt. Man darf also das ganze Stromgebiet des Niemen und der mit ihm durch Wasserstraßen in Verbindung gesetzten Flüsse zum natürlichen Hinterlande für den Memeler Seehandel erklären. Das Tief zwischen Memel und der Nehrung ist der einzige direkte Abfluß dieser Gewässer und der auf denselben heruntergeführten Producte. Für den Hafen Königsberg hat diese Wasserstraße nur dadurch gleichfalls Bedeutung, daß der Deinefluß eine Wasser-Verbindung zwischen dem kurischen Haff und dem Pregel vermittelt, der seinen Abfluß zunächst in's frische Haff und durch dasselbe bei Pillau in die Ostsee hat. Die russischen Ostseehäfen stehen außer jeder Wasserverbindung mit dem Niemen. Der Nachbarhafen Libau hat überhaupt kein irgend wie in Betracht kommendes Flußgebiet hinter sich und verdankt sein Dasein lediglich künstlichen Anlagen.

Zu diesen Vortheilen, welche Memel vermöge seiner günstigen Beziehung zu großen durch Wasserstraßen zugänglich gemachten Hinterländern naturgemäß auszubenten angewiesen ist, treten noch nicht minder erhebliche Vortheile, welche ihm die gleichfalls von der Natur selbst dargebotene vortreffliche Lage seines Hafens gewährt. Die Wasserstraße zwischen See und Haff selbst, auf der einen Seite von der Küste der Nehrung, auf der andern von der Landküste eingefast, auf welcher Memel liegt, ein Bassin von einer halben Meile Länge und 60—100 Ruthen Breite, bildet den äußern Hafen. Bei einer Tiefe von durchschnittlich 16 Fuß in der Einfahrt, hat es Raum für mehr als 300 große Schiffe, die darin zu gleicher Zeit bequem ankeren können, und die hinter den Sandbergen der Nehrung und dem festen

Landes selbst gegen sehr heftige Stürme hinreichenden Schutz finden. Das Tief gewährt Schiffen von 300 Last noch bequemes Fahrwasser. Die größten Schiffe können daher bis unmittelbar an die Stadt herankommen und dort ihre Ladung einnehmen, ein Vortheil, den weder Danzig, noch Königsberg oder Riga mit Memel in gleich günstiger Weise theilen. Ja, es wird sogar möglich, Schiffe von gewöhnlichem Tiefgang in der Stadt selbst zu beladen, indem der Dangesluß vor seiner Ausmündung in das Tief Memel durchschneidet und eine so beträchtliche Tiefe hat, daß er Seeschiffe bis an die Speicher und Ladeplätze der Stadt heran zu tragen vermag. Die äußerst geschwinde Abfertigung der Schiffe ergibt sich daraus als ein Vortheil, dessen Bedeutung jeder Sachverständige zu würdigen wissen wird.

Der Hafen Memels ist aber nicht nur von der Natur selbst so günstig angelegt, sondern auch bis gegen Ende des vorigen Jahrhunderts lediglich von der Natur unterhalten und bei widrigen Zufällen wieder hergestellt. Im Jahre 1770 trieb ein heftiger Süd-Süd-Ost den Strom so stark gegen die Mehrung, daß er Tage lang die Sandberge anhöhlte und ihr bewegliches Material in's Tief fortriß; sodaß dasselbe um $10\frac{1}{2}$ Fuß versandete und nur noch $9\frac{1}{2}$ Fuß Tiefe behielt. Es wurden Vorschläge zur Abhülfe gemacht. Ehe sie aber noch zur Ausführung kamen, vertieften günstige Winde das Fahrwasser noch in demselben Jahre wieder auf 15 und im folgenden auf 16 Fuß. Im Jahre 1520 versuchten die Danziger den Stromhafen dadurch unbrauchbar zu machen, daß sie bei der Ausmündung mehrere Rähne mit Steinen versenkten. Obgleich aber dadurch für's Erste eine starke Versandung der Einfahrt die nothwendige Folge war, so war doch in der Mitte des vorigen Jahrhunderts kein

besonderer Aufwand von Kräften nothwendig, um nach Forträumung der unnatürlichen Hindernisse die alte Lage wieder herzustellen. Fügen wir noch dazu, daß die Haffküste unterhalb der Stadt (an der sog. Schmelz entlang) die beste Gelegenheit zur Anlage von geschützten Wassergärten für Holzflöße bietet, und daß dadurch unser Ort zum Betriebe des Holzhandels, der große Räumlichkeiten erfordert, wie geschaffen ist, so wird zugegeben werden müssen, daß sich für Memel alle Erfordernisse eines vortrefflichen Hafenplatzes in seltener Weise vereinigt finden.

Diese natürliche Anlage ist in ihrer Dauer durch bedeutende Werke der Wasserbaukunst geschützt. Schon in den Jahren 1748—1752 wurden am Ausfluß der Dange zwei Flügeldämme angelegt und in der Folge noch erweitert und verbessert. Der Stromhafen ist dadurch vor Versandung gesichert. Die in den Jahren 1850—1854 aufgeführte massive Kaymauer in der Dange hat 15,600 Thlr. gekostet. Gewaltige Steinmoolen erstrecken sich zu beiden Seiten des Tiefs bis weit in die See hinein, reguliren die Ausströmung und erhalten die Fahrstraße. Die Norder-Moole, in dem Jahre 1830—1831 zu bauen angefangen, hat in den Jahren 1830—1841 incl. einen Kostenaufwand von mindestens 330,000 Thln. nöthig gemacht. Die Jahresrechnungen bis 1860 ergeben die fernere Verwendung von 250,900 Thln., sodaß für diesen Bau im Ganzen bereits ca. 580,000 Thlr. verausgabt sind. — Die Süder-Moole, erst 1844 in Angriff genommen, hat bisher schon 149,200 Thlr. gekostet. Die gänzliche Vollendung der beiden Moolenbanten wird noch fernere ca. 150,000 Thlr. erfordern.

Zum bessern Schutz der Schiffe gegen starken Eisgang ist ein besonderer Winterhafen im Bau begriffen, für den

bis jetzt schon 185,170 Thlr. verausgabt sind, der aber noch ca. 200,000 Thlr. Baukosten beanspruchen und für 50 bis 60 große Schiffe Raum haben wird. Kurz, an Memels Hafen liegt gewiß nicht die Schuld, wenn sein Handel nicht blühen sollte!*)

Wir haben oben von unsern Lesern ausdrücklich gefordert, daß sie sich die staatliche Grenze zwischen Preußen und Rußland gleichjam fortgewischt denken. Warum das? Wir haben es dadurch möglich gemacht, die Bedeutung Memels als See- und Handelsstadt an und für sich und ohne jede Beengung durch politische Schranken darzulegen. Indem wir diese Grenze wieder auf unsere Karte aufnehmen, bringen wir Memel mit einem Federstriche freilich in eine sehr bedenkliche Lage. Wir schneiden ihm seine reichen Hinterländer kurz ab, und lassen ihm Nichts als einen schmalen, nach Norden hin kaum drei Meilen breiten, wenig fruchtbaren Küstenraum; wir trennen das Stromgebiet, das seine Handelsbasis bildete, in zwei sehr ungleiche Hälften, und lassen auf seiner Seite die unverhältnißmäßig kleinere; wir machen Memel zu einer preussischen Grenzstadt und weisen seinen Handel auf das Ausland an, wo seine Bezugsquellen liegen; wir legen seinen Waaren, die es zum Export per See von Rußland bezieht, einen Zoll auf, wir legen seinem Importgeschäft Schwierigkeiten in den Weg,

*) Anmerkung: Die speziellen Zahlen über die seit dem Jahre 1842 jährlich für diese und andere Hafenbauten zur Verwendung gekommenen Summen können in der Beilage nachgesehen werden. Alle diese Werke sind aus den Hafengeldern hergestellt; Memel verdankt ihr Vorhandensein demnach lediglich sich selbst. So bedeutende Summen wurden verwendet, um Memel zu einem wichtigen Hafenplatz für den Seehandel zu machen; sie wären in's Wasser geworfen, wenn man Memel zu seiner frühern Geringfügigkeit zurücksinken ließe.

indem wir auf der andern Seite der Grenze wieder einen Zoll setzen, und wohl bemerkt einen russischen; wir geben endlich Memel eine schwierige Concurrenz mit den russischen Ostseehäfen zu bestehen, die auf die Verschiffung der Producte des eigenen Landes den ersten und nächsten Anspruch erheben, und mit Königsberg, der Hauptstadt der Provinz Preußen, dem von je her begünstigten Schooß-Kinde der Regierung. Man sieht, die goldenen Früchte fallen uns nun nicht mehr in den Schooß; sie wollen mit Anstrengung gesucht, mit Mühe erworben sein. Bei allen natürlichen Vorzügen seiner Lage verdankt schließlich Memel seine Existenz als Handelsplatz vorzüglich der äußersten Anspannung aller seiner Kräfte und der Aufbietung vieler künstlicher Mittel, um seine ungünstige Lage im nördlichsten Winkel Preußens nur einigermaßen vergessen zu machen. Memel ist eine preussische Stadt, das darf die preussische Regierung nie außer Acht lassen. Sie darf das Wort Johann Sigismund's nicht vergessen, daß es nicht anders gedeutet werden könnte, denn daß man Gottes Gnade und Gabe verachten und verwerfen wollte, wenn man Memels natürliche Mittel nicht verwerthen würde. Memel, der Grenzposten Preußens im Norden, die Grenz wacht deutschen Wesens, deutscher Bildung gegen Rußland darf nicht aufgegeben werden, so lange der Staat nicht genöthigt ist, sich das kläglichste Armuthszeugniß auszustellen. Memel muß bei der Möglichkeit erhalten werden, die Concurrenz seiner Nachbarhäfen kräftig, wie bisher, aushalten zu können; es hat ein Recht, vom Staat zu beanspruchen, daß er ihm nach Kräften hilft, seine natürlichen Vortheile zur Geltung zu bringen, soweit dies ohne offenbare Benachtheiligung anderer preussischer Handelsplätze möglich ist und daß er keinem andern preussischen Handelsplatz eine Gunst zu-

wendet, die den Ruin Memels zur Folge hat. Memel ist für den preussischen Staat zu wichtig, als daß es ihm gleichgültig sein könnte, ob es heut' eine bedeutende Handelsstadt und morgen ein Fischerdorf ist.

Memel ist eine Stadt von mehr als 17,000 Einwohnern. Der preussische Staat hat unter seinen fast 1000 Städten nur 27 Städte von größerer Einwohnerzahl als Memel, und in der Provinz Ost- und Westpreußen giebt Memel nur drei Städten diesen Vorrang, von denen es wiederum nur zwei, Königsberg und Danzig, durch die Ausdehnung ihres Handels übertreffen. Es ist hier jedoch nur die Einwohnerzahl des engeren Stadtbezirks Memel angegeben. Die Vororte Schmelz und Bommels-Witte, welche unmittelbar angrenzen und dieselben Interessen mit Memel haben, zählen ebenfalls noch ca. 7000 Einwohner. Rechnet man diese, wie billig, Memel zu, so hat es in der Reihe der preussischen Städte bereits die 20. Stelle. Aber das ist unerheblich. Memel ist eine preussische Seestadt, das ist das Wichtigste. Preußen hat eine lange Seeküste, aber darauf nur wenig bedeutendere Hafenplätze: Memel, Königsberg-Pillau, Danzig-Neufahrwasser, Stettin-Swinemünde. Elbings Seehandel ist äußerst unbedeutend. Wenn nun auch Memel unter diesen größeren Plätzen unzweifelhaft die letzte Stelle einnimmt, und wegen seiner politisch ungünstigen Lage wohl niemals seine Schwesterstädte an Bedeutung völlig zu erreichen im Stande sein wird, so dürfte doch eine speciellere Vergleichung dieser Städte mit Memel den Beweis liefern, daß Memel überall da, wo sich seinem Handel Gelegenheit zur Entfaltung bot, rüstig vorwärts geschritten ist und in wenigen Jahren relativ und absolut sehr beachtenswerthe Resultate erzielt hat.

Um jedoch bei dieser Vergleichung Memel gerecht zu werden, ist es nöthig, zunächst die Bedingungen mit einander zu vergleichen, unter welchen alle diese Städte Handel treiben. Behalten wir im Auge, daß Memel, Königsberg, Danzig und Stettin preussische Städte sind, so zeigt ein Blick auf die Karte, daß ihre Situation keineswegs gleich günstig oder ungünstig ist. Preußen zieht sich nach Norden hin in eine schmale Spitze aus, und dort gerade liegt Memel, hinter sich ein wenig fruchtbares, von Sand- und Heideflächen durchzogenes Gebiet von geringem Umfange, das wenig mehr producirt, als es braucht. Nach Süden hin verbreitet sich die Provinz; Königsberg hat die fruchtbarsten Theile Ostpreußens und Litthauens hinter sich. Noch günstiger gestaltet sich Danzigs Lage; seine Basis bildet das ganze Westpreußen mit der gesegneten Weichselniederung, ein Theil von Pommern und Posen. So kommt es, daß Memel für seinen Export aus Preußen selbst fast gar nichts bezieht (nur unbedeutende Quantitäten Flachs, Getreide und Felle), während der Königsberger Handel durch die Zufuhren aus Ostpreußen, Litthauen und Masuren sehr wesentlich unterstützt wird (nach den Berichten von 1859 und 1860 betrug die directe Zufuhr von Rußland und Polen nur wenig über ein Drittheil des Gesamt-Getreide-Exports) Danzig aber nach dem Bericht vom Jahre 1860 mehr als die Hälfte seiner gesammten Getreidezufuhr aus dem Inlande bezog (55,386 Last gegen 48,858 Last aus Polen). Der Handel mit Rußland und Polen ist daher für keinen dieser Häfen in dem Grade Lebensfrage als für Memel. Die russischen und polnischen Producte von Memel ableiten, heißt, seinen Handel überhaupt vernichten. Dieser Handel mit den russischen

Hinterländern findet seine natürlichen Wasserwege für Danzig auf der Weichsel, für Königsberg und Memel auf dem Niemen. Memel muß daher mit einem schon sonst begünstigten Concurrenten theilen, hat also weit größere Anstrengungen nöthig, als Königsberg, um sich stets auf gleicher Linie zu erhalten. Es kommt aber noch dazu, daß für Königsberg durch den Friedrichsgraben eine künstliche Wasserstraße zwischen dem Niemen und dem Pregel mit Umgehung des kurlischen Hafens geschaffen ist, während Memel jetzt schon seit länger als einem halben Jahrhundert auf einen ähnlichen Canal wartet. Es wird sich zeigen, daß Memels Holz- und Getreidehandel ungeheuer unter diesem Mangel leidet. Ist Memel nach alledem schon am schlechtesten von den drei Häfen situiert, welche den russischen und polnischen Handel vermitteln, so versteht sich von selbst, daß es sich mit Stettin nicht messen darf, da diese Stadt sogar Danzig überflügelt. Stettin beherrscht die Oder, die geeignetsten Theile Norddeutschlands. Namentlich aber hat Stettin vor den drei andern Ostseehäfen den großen Vorzug, daß sein Import sehr beträchtlich ist. Während der Import Memels kaum $\frac{1}{3}$, der Königsbergs wahrscheinlich nicht mehr als $\frac{1}{6}$, der Danzigs noch immer kaum $\frac{1}{4}$ ihres Exports dem Werthe nach beträgt, übersteigt nach dem Durchschnitt der letzten fünf Jahre der Import Stettins seinen Export sogar um ein Bedeutendes (wie 14 : 23!). Entsteht hieraus für Stettin schon ein sehr bemerkbares Mißverhältniß (im Jahre 1858 z. B. kamen auf 204 mit Ballast eingehende Schiffe, 1285 mit Ballast ausgehende), so ist dasselbe doch nicht entfernt so groß, als bei den übrigen Ostseehäfen nach der andern Seite hin, da in die Häfen Memel, Pillau und Neu Fahrwasser gerade die meisten Schiffe frachtsuchend mit Ballast

einzuhausen gezwungen sind (bei Danzig z. B. im Jahre 1860 von 2535 Schiffen 1529 mit Ballast, bei nur 33 in Ballast wieder versegelten), was den Handelsgewinn beträchtlich verringern muß, weil die Kosten für die Hinreise sowie für das Ein- und Ausladen des Ballasts die Rückfracht vertheuern.

Wie stellt sich nun nach allen diesen Hindernissen und Nachtheilen Memels Handel zu dem seiner Schwesterstädte? Das Jahr 1860 war für Danzig und Stettin nach ihren eigenen Berichten ein so günstiges, daß auf Jahrhunderte zurückgedacht kein früheres einen ähnlichen Gesamtumfang ihres Handels nachweist. Der Werth des Exports betrug in diesem Jahre für Danzig 20,860,830 Thlr., für Stettin ca. 22 Millionen. Für letztern Ort ergiebt aber schon der Durchschnitt der letzten fünf Jahre nur noch die Summe von 14 Millionen, und wenn man in Rechnung stellt, daß für Danzig der Export an Getreide im Jahre 1860 den des Jahres 1858 um fast das Doppelte übersteigt, so wird man wenig fehl gehen, wenn man den Werth der Ausfuhr Danzigs und Stettins im Durchschnitt auf 14—15 Millionen taxirt. Vergleichen wir damit nun den Gesamt-Export Memels, wie er sich in einem nicht ungewöhnlich günstigen oder ungünstigen Jahre, z. B. 1853, herausstellt, so läßt sich dessen Werth auf mehr als 8 Millionen berechnen, so daß sich die Verhältnißzahl 8 : 14 ergiebt, ein noch immer sehr günstiges Resultat.

Es wird sich aber ferner auch nachweisen lassen, daß diese Differenz hauptsächlich durch den geringeren Umfang des Getreidehandels Memels hervorgerufen wird und daß sie sich bedeutend verringern kann, wenn Memel in den Stand gesetzt wird, russisches Getreide ebenso leicht nach sei-

nem Hafen zu schaffen, als Königsberg nach dem seinigen. Memel ist um deshalb bisher behindert worden, mit diesem Artikel zu handeln, weil die russischen Fahrzeuge (Wittinnen) nicht dazu eingerichtet sind, den Weg über das kurische Haff zu machen. Ein Canal und eine Eisenbahn, wie Königsberg jetzt beide hat, würden unfehlbar Memel auch diese Handelsbranche zuführen, ohne übrigens bei dem Reichthume der Hinterländer an diesen Producten Königsberg im Mindesten zu benachtheiligen. Jedoch darauf kommen wir in anderen Abschnitten noch specieller zurück. Hier genügt's, zu erwähnen, daß Memel z. B. 1860 ca. 20,000 Last Getreide ausgeführt hat, Königsberg und Danzig mehr als das Vierfache, und daß sich für frühere Jahre das Mißverhältniß noch viel greller herausstellt (z. B. 1858 zwischen Memel und Königsberg wie 1 : 20!). Hier ist Abhülfe nöthig und möglich.

Ungleich günstigere Resultate ergiebt die Vergleichung bei den andern Hauptexport- und Import-Artikeln.

Nach dem Durchschnitt der letzten 4 Jahre haben an Weinsaat seewärts verschifft:

Memel:	3159 Last,	
Königsberg:	6148 =	(jedoch incl. Hauf- und Rappsaat)
Elbing:	460 =	
Danzig:	482 =	
Stettin:	220 =	

wonach also Memel die zweite Stelle einnimmt und nicht viel hinter Königsberg zurückbleiben dürfte. Außerdem hat Memel in denselben Jahren durchschnittlich 3886 Tonnen Säeelsaat und 4249 Centner Leinöl jährlich ausgeführt.

Memel hat nach dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre ca. 413,000 Stein Flachs jährlich exportirt; nach dem Durchschnitt der letzten 4 Jahre, von denen sich 2 durch Mißernten auszeichneten, noch immer 343,637 Stein, während Königsberg den Durchschnitt derselben Jahre nur mit 40,127 Stein nachweist, so daß Memel acht Mal mehr Flachs verschifft hat, als Königsberg. In den Danziger und Stettiner Berichten fehlt Flachs als Ausfuhr-Artikel gänzlich.

Fast eben so günstig stellt sich der Vergleich bei dem Artikel Lumpen. Der Durchschnitt der letzten 4 Jahre weist nach:

für Memel	ca. 66,000	Centner,
= Königsberg	= 30,000	=
= Stettin	= 7,200	=

also in runden Zahlen das Verhältniß von:
9 : 4 : 1.

In den Danziger Berichten fehlt dieser Artikel.

Bei Knochen ergiebt sich die Durchschnittssumme für dieselbe Zeit:

für Memel:	auf ca. 17,800	Centner,
= Königsberg:	= 21,400	=
= Danzig:	= 18,000	=
= Stettin:	= 7,600	=

Memel steht hier Königsberg und Danzig nur unbedeutend nach und läßt Stettin weit zurück.

Bei Delfichen giebt Memel nur Königsberg die erste Stelle. Nach dem Durchschnitt derselben 4 Jahre haben exportirt:

Memel:	ca. 50,000	Centner,
Königsberg:	= 100,000	=

Elbing	ca.	5,000	Centner,
Danzig	=	17,000	=
Stettin	=	41,000	=

Der Durchschnitt der Jahre 1853—1860 ergibt sogar für Memel die beträchtliche Summe von ca. 58,000 Ctr.

Was endlich den Holz-Export anbetrifft, so ist der Gesamtwertb desselben für das nach keiner Seite hin ungewöhnliche Jahr 1853 für Memel auf 4,569,467 Thaler berechnet, während Stettin in demselben, ihm aber sehr günstigen Jahre, für 1,959,130 Thaler Holz exportirte, eine Gesamtsumme, die keines seiner folgenden Jahre erreichte. Danzig giebt den Werth seiner Holzansfuhr für das ganz besonders günstige Jahr 1860 auf 5,029,900 Thaler an. Es läßt sich daraus entnehmen, daß Memels und Danzigs Holzhandel jetzt ungefähr die gleiche Ausdehnung haben. Bis vor 10 Jahren etwa hatte Memel sogar Danzig in dieser Branche nicht unbedeutend überflügelt.

Nach dem Durchschnitt der Jahre 1856—1860 hat Memel an Hölzern seewärts ausgeführt:

Eichene Balken	6,904	Stück,
= Wagenschoß	4,847	=
= Rund- und Barkhölzer	1,884	=
Fichtene und tannene Balken und		
Rundhölzer	135,046	=
= Mauerlatten	5,640	=
= und tannene Dielen	688,560	=
= Planken	452,940	=
Planken und Dielenender	43,080	=
Eisenbahnhölzer (Sleepers)	241,260	=
Spieren	3,986	=
Masken	94	=

Batten 6,480 Stück,
 Ribben 41,220 =
 Klappholz 700 Schock (à 60 St.),
 Splittholz 1,327 Faden,
 Stäbe aller Gattungen . 33,184 Schock (à 60 St.),
 außerdem größere und kleinere Quantitäten von Klößen,
 Nägeln, Brettern, Brennholz u. s. w.

Zieht man der leichtern Uebersicht wegen die hauptsäch-
 lichsten Gattungen dieser Hölzer, nach kleinen Schocken
 à 60 Stück, berechnet, in wenige Kategorien zusammen, so
 ergibt der Durchschnitt:

Für eichene Hölzer aller Arten (außer
 Stäben) ca. 230 Schock,
 = fichtene und tannene Balken,
 Rundhölzer, Mauerlatten,
 Spieren u. s. w. = 3,800 =
 = fichtene und tannene Dielen
 und Planken = 19,000 =
 = Eisenbahnhölzer = 4,000 =
 = Stäbe jeder Gattung = 33,000 =
 überhaupt ca. 60,000 Schock.

Der Gesamtwertb ist auf etwa 5,000,000 Thaler an-
 zunehmen. *) — Der Haupthandel nimmt seine Richtung
 nach England mit fichtenen Balken, 3- und 4 zölligen

*) Anmerkung. Um jede Irrung zu vermeiden, machen wir noch
 besonders darauf aufmerksam, daß hier lediglich von der Holz ausfuhr die
 Rede ist; die Holzabfuhr von Rußland, welche in einem späteren Ca-
 pitel bei Prüfung der Rentabilität des projectirten Canals zur Sprache
 kommen wird, ergibt andere Durchschnitts-Summen, die mit den obigen
 schon deshalb nicht übereinstimmen können, weil die von Rußland anlan-
 genden Hölzer zum allergrößten Theil in Memel zum Export zugeschnitten
 und verarbeitet werden. Deshalb ist auch der Werth der Abfuhr und
 Ausfuhr ein sehr verschiedener.

Planken, Wagenischs, Eisenbahnschwellen (Sleepers), eichenen Stäben und Balken. Eichene Balken, Planken und Barkhölzer, sowie fichtene Balken gehen auch nach Frankreich, eichene Stäbe nach Bordeaux und Porto, fichtene und tannene Dielen und Bauhölzer nach Belgien, Holland, Spanien und Italien, Algier, Buenos-Ayres und Montevideo, Cap der guten Hoffnung, Valparaiso, Californien und Australien. Der Verkehr mit transatlantischen Ländern ist seit den letzten 10 Jahren mit Glück betrieben und einer großen Ausdehnung fähig. — Königsberg kann sich hier nicht im Entferntesten mit Memel messen.

Gehen wir nun zu einigen der hauptsächlichsten Import-Artikel über, so kann sich nach dem eben Gesagten das Verhältniß unmöglich so günstig für Memel zeigen. So importiren beispielsweise, nach dem Durchschnitt der letzten 4 Jahre, an Häringen:

Königsberg und Danzig	ca.	75,000	Tonnen,
Stettin sogar	=	142,000	=
Memel dagegen nur . . .	=	24,000	=

und an Steinkohlen:

Memel	ca.	476,000	Centner,
Königsberg	=	577,000	=
Danzig	=	1,450,000	=
Stettin	=	2,204,000	=

Sehr beträchtlich dagegen ist der Import Memels an Salz zum Transithandel.

Die Durchschnittszahl der letzten 4 Jahre ergibt:

Für Memel	ca.	552,000	Centner,
= Königsberg	=	83,000	=

und letztere Zahl ist nur deshalb so hoch, weil das Jahr-

1860 für Königsberg ein ganz ungewöhnliches gewesen ist, wie nachstehende Vergleichung zeigt:

	Memel.	Königsberg.
1857:	433,947 Ctr.	31,154 Ctr.
1858:	467,380 =	19,988 =
1859:	607,598 =	18,620 =
1860:	700,551 =	263,568 =

Unbestritten ist der Transithandel mit Salz für Memel eine der wichtigsten Handelsbranchen geworden. *) —

Die Zahl der expedirten Schiffe ergibt sich für die Ostseehäfen wie folgt:

	Memel	Königsberg	Elbing	Danzig	Stettin
1857:	811	1327	112	1843	2495
1858:	834	1589	151	1787	1658
1859:	859	1603	113	1791	1865
1860:	986	2052	112	2535	2241

Diese Zahlen scheinen sehr zum Nachtheil Memels zu sprechen. Sie geben Durchschnittssummen von:

Memel . . .	872,
Königsberg . .	1643,
Elbing . . .	122,
Danzig . . .	1989,
Stettin . . .	2065.

*) Anmerkung: Der Vollständigkeit wegen geben wir hier ohne Beifügung der Vergleichszahlen die Durchschnittsbeträge der letzten 4 Jahre für einige andere Artikel an. Danach sind importirt:

2,645	mille Dachpfannen,
1,915	Fässer Cement,
10,645	Ctr. Rohzucker,
694	Tonnen Theer,
25,564	Ctr. Eisen.

Seit 1858 hat Memel auch Eisenbahnschienen eingeführt, und beträgt seitdem der jährliche Durchschnitt 160,498 Ctr.

Danach beträgt die Zahl der von Memel aus expedirten Schiffe nur etwa die Hälfte der aus den Häfen Königsberg und Danzig ausgelaufenen und nur wenig über $\frac{1}{3}$ der Stettiner. Wie wenig aber aus der Zahl der expedirten Schiffe allein auf die Größe der Ausfuhr zu schließen ist, ergibt folgende Zusammenstellung der Lastenzahl derselben Schiffe für dieselben Jahre. Danach haben exportirt:

	Memel	Königsberg	Elbing	Danzig	Stettin
	Last	Last	Last	Last	Last
1857:	118,487	90,373	3914	202,412	189,098
1858:	114,753	92,461	5344	184,235	114,282
1859:	111,955	98,425	3967	182,609	120,503
1860:	123,070	115,314	4577	271,118	175,561

oder in Durchschnittszahlen:

Last	Last	Last	Last	Last
117,066	99,143	4450	210,093	149,861

Danach ergibt sich, daß Memel durchschnittlich jährlich ca. 18,000 Lasten mehr ausgeführt hat, als Königsberg und nur ca. 32,000 weniger als Stettin. Beispielsweise hat Memel 1858 auf nur 834 Schiffen mehr Lasten ausgeführt als Stettin auf mehr als noch einmal so viel Schiffen (1658) und 1860 auf nur 986 Schiffen ca. 8000 Lasten mehr als Königsberg auf 2052 Schiffen. Es kommen durchschnittlich auf ein Schiff:

für Memel 134 Last,

= Königsberg 60 =

= Elbing 37 =

= Danzig 105 =

= Stettin 72 =

so daß Memel, was die Größe der expedirten Schiffe betrifft,

selbst Danzig vorgeht, das wieder bei der Gesamtlastenzahl selbst Stettin weit überragt.

Freilich fehlt bei dieser Rechnung noch ein sehr wichtiger Factor: der Werth der exportirten Waaren. Hier bleibt Memel zurück, da seine Getreideausfuhr nicht bedeutend ist. —

Wenden wir uns schließlich zur Rhederei, so stellt sich die Anzahl der Seeschiffe ohne Berücksichtigung der Dampfboote für das Jahr 1860:

bei Memel	auf	81	mit	ca.	17,900	Last,
= Königsberg	=	23	=	=	4,000	=
= Elbing	=	7	=	=	1,200	=
= Danzig	=	108	=	=	28,000	=
= Stettin	=	153	=	=	24,700	=

Im Verhältniß zum Umfange seines Handels, wenn man den Werth des Exports und Imports in Rechnung zieht, übertrifft danach die Rhederei Memels die der andern Städte bedeutend, und auch absolut führt Memel fast vier Mal so viel Schiffe in See als Königsberg, nur 27 weniger als Danzig und noch immer mehr als die Hälfte der Stettiner Schiffe.

Noch günstiger für Memel stellt sich aber die Rechnung, wenn man in Anschlag bringt, daß durchschnittlich auf ein Schiff der Memeler Rhederei 221 Last, dagegen auf eins der Königsberger nur 174 = auf eins der Stettiner nur 161 = kommen; nur für Danzig ergiebt sich eine höhere Zahl, nämlich ca. 260 Last pro Schiff. Wollte man die Gesamtlastenzahl der Königsberger und Stettiner Rhederei auf Schiffe von der Durchschnittsgröße der Memeler reduciren, so würde Königsberg statt 23 nur 18, Stettin statt 153

nur 111 Schiffe haben, sodaß die 81 Memeler Schiffe daneben noch mehr zu beachten sein würden. —

Die Zahl der Seeleute, welche die Memeler Rhederei in Thätigkeit setzt, läßt sich auf 800 annehmen. Dem Staat muß viel daran gelegen sein, Orte zu unterstützen, die ihm tüchtige Matrosen für seine junge Flotte vorbereiten. Man glaube doch nur nicht, daß die Seestädte von einer Flotte nur Vortheil zu erwarten haben. Ohne den Schutz, den sie dem Handel gewähren kann, gering anzuschlagen, darf man behaupten, daß gerade die Seestädte während des Friedens, der doch den regulären Zustand bildet, bedeutende Opfer zu bringen haben werden. Denn die Marine wird sich hier ihre Matrosen suchen und nehmen, dadurch aber der Handelsflotte viele Kräfte entziehen, und so die Steuer, damit aber auch die Fracht vertheuern. Es ist daher kein unbilliges Verlangen, wenn die Seestädte Anspruch auf ganz besondere Berücksichtigung bei der Anlage von besseren Communicationswegen auf Staatskosten erheben; kommt doch stets dem ganzen Lande zu gut, was für sie geschieht.

Wir können schließlich nicht unerwähnt lassen, daß Memel dem Staat ein Steuerquantum von ca. 350,000 bis 400,000 Thaler jährlich zuführt, welches zum großen Theil direct aus dem Handel gezogen wird, aber auch indirect hauptsächlich dem Handel zu verdanken ist, da Memel nur durch ihn seinen Wohlstand erhalten kann. Seit 1857 hat sich bereits die Einkommensteuer von Jahr zu Jahr fast um die Hälfte (von 9400 Thlr. auf 5200 Thlr.) vermindert, das ist gewiß sehr beachtenswerth. Den Handel Memels sinken lassen, heißt daher den Staat um eine nicht zu verachtende Einnahmequelle bringen. Es wäre Leichtsinns, zu glauben, daß diese Quelle, wenn man sie hier verstopfte,

ebenſo ergiebig an einem andern Orte, etwa in Königsberg, fließen würde. Nur bei geſunder Concurrenz blüht der Handel. Je mehr Orte daran Theil nehmen, deſto vielſeitiger wird der Handel, deſto wohlhabender der Handelsſtand im Allgemeinen, deſto reicher der Staat. Die Staaten ſind ſtets die handelsmächtigſten geweſen, an deren Seeſtäten die Handelsplätze am gedrängteſten zuſammenlagen. Das Monopol war allezeit der Verderb des Handels.



Kurzer Abriss einer Handelsgeschichte Memels.

Wir geben in Folgendem einen kurzen Abriss der Handelsgeschichte Memels, nicht um uns durch dergleichen historische Excursionen in unserer Stadtchronik bewandert zu zeigen, sondern um nachzuweisen, daß Memel nicht, wie so manche früher bedeutende Stadt, den heruntergekommenen vornehmen Herrn zu spielen nöthig hat, der sich berechtigt glaubt, seine Mitbürger Behufs der Conservirung einer nur noch eingebildeten Bedeutsamkeit besteuern zu dürfen, daß Memel vielmehr das Bild eines aufstrebenden, nie rastenden Arbeiters giebt, der trotz aller Hindernisse, die von außen her seine Thätigkeit zu lähmen suchen, trotz aller Unfälle, die seine mühsam errungenen Erfolge wieder zerstören, rüstig weiter schafft und sich nicht nur in einer gewissen Wohlhabenheit erhält, sondern sein Geschäft weiter und weiter ausdehnt, immer neue Erwerbsquellen sich zuleitet, und auch jetzt noch so jugendlich frisch ist, daß ihm eine bedeutende Zukunft versprochen werden kann, wenn man nicht gewaltsam seinen Lebensfaden abschneidet. Unsere Handelsgeschichte wird aber auch in weiteren Kreisen nicht ohne Interesse sein, weil sie sehr bemerkenswerthe Streiflichter auf die Zeiten der privi-

legirten Selbstsucht wirft, Zeiten, in deren Ruhm eine gewisse Partei sich noch jetzt unerschöpflich zeigt, deren Erneuerung das Ideal aller adligen und nicht adligen Zunftmänner ist, und in denen man unter dem Worte Freiheit lediglich die gesetzliche Befugniß verstand, eine möglichst große Zahl von Mitbürgern zu seinem alleinigen Vortheil einschränken zu dürfen. Leider ist die Frage noch heute für uns eine gefährliche: „Wird auch Königsberg nicht darunter leiden, wenn wir Memel mit gleichem Maße messen?“ Das ist schlimm! —

Ob der alte Ort, aus dem das spätere Memel hervorgegangen sein soll, bereits Handel getrieben hat, ist eine nutzlose Frage. Zum Beweise des hohen Alters unseres Handels genügt es, zu wissen, daß schon in den ältesten Urkunden vom Jahre 1253 verordnet wird: die Brücken über die Dange sollen so gebaut werden, daß die auf- und abgehenden Schiffe dadurch nicht gehindert werden, daß in den folgenden Privilegien des vierzehnten und fünfzehnten Jahrhunderts den Memelern stets freie Kaufmannschaft und freies Holz zur Erbauung ihrer Schiffe zugesagt ist, und daß die Danziger in den Jahren 1457, 1464 und 1520 aus dem Memeler Hafen Schiffe fortnahmen, welche zum Theil den Hamburgern und Lübeckern gehörten, woraus auf einen, wenn auch immerhin nicht bedeutenden Seehandel geschlossen werden muß.

Bedeutend konnte der eigene Handel Memels in jenen ersten Jahrhunderten nach Gründung der Stadt nicht sein, weil damals die Hanse das Privilegium des Alleinhandels auf der Ostsee hatte. Selbst wenn Memel, was unwahrscheinlich ist, Mitglied des hanseatischen Bundes gewesen wäre, würde ihm kein freier Seehandel zugestanden

haben, denn die Hanfa folgte durchaus der Neigung ihrer Zeit, die Rechte und Befugnisse jedes Standes, als eines im Voraus in eine bestimmte Reihe gestellten Gliedes der Corporation, zu ordnen, und jedem seinen Antheil an der Arbeit und am Gewinn zuzutheilen. Danzig war ihr viertes Hauptcomptoir, die übrigen zum Bunde gehörigen preussischen Städte, Elbing, Thorn, Braunsberg, Königsberg, waren von ihm als bloße Factoreien gänzlich abhängig. Alle Waaren, die von diesen Städten im Lande oder in Polen aufgekauft wurden, mußten von ihnen nach Danzig geschafft und alle Bedürfnisse des Auslandes von dorthier bezogen werden. Danzig allein hatte das Recht, auswärtigen Handel zu treiben. Memel, auch wenn es diesen Verpflichtungen nicht vertragsmäßig unterworfen gewesen wäre, hätte seinen Handel nicht freier machen können, als die andern preussischen Städte, weil die Hanfa ihre Privilegien mit den Waffen in der Hand verfocht, und keinen Rivalen gegen sich aufkommen lassen wollte. Es ist daher erklärlich, daß sich Memel, vielleicht als Schutzverwandte des Bundes, den preussischen Factoreistädten angeschlossen und seine Waaren ebenfalls nach Danzig führte.

Nach Verfall der Hanfa bemächtigten sich die Engländer unter dem Namen von Schotten des ein- und ausländischen Handels und legten nun ihrerseits überall Factoreien an. Auch wurde, nachdem sich das jetzige Westpreußen in der Mitte des funfzehnten Jahrhunderts von der Herrschaft des Ordens gewaltsam losgerissen und Polen in die Arme geworfen hatte, der Handel mit dem mächtigen Danzig gestört. Königsberg und Memel waren genöthigt, sich nun auswärtige Absatzorte zu suchen und neue, bisher ungewohnte Verbindungen anzuknüpfen. Dadurch entstand Rivalität zwischen

diesen Städten und dem für seinen Alleinhandel zur See besorgten Danzig. Dieser erweckten Eifersucht mehr, als der Feindseligkeit gegen den Orden, dem diese Städte treu geblieben waren, durfte es zugeschrieben werden, daß die Flotten der Danziger während des großen dreizehnjährigen Krieges die Häfen von Königsberg und Memel besuchten, die dort vorgefundenen Schiffe verbrannten und die Einfahrten unbrauchbar zu machen suchten. Dennoch wirkte die alte Gewohnheit so viel, daß nach wiederhergestelltem Frieden der Handel nach wie vor über Danzig ging. Erst durch den Krieg, den der Hochmeister, Markgraf Albrecht, im ersten Viertel des sechszehnten Jahrhunderts gegen Polen führte, wurden diese Beziehungen wirksamer gelöst, indem Albrecht allen Handel mit den königlichen Preußen streng verbot. Die Danziger rächten sich dafür 1520 durch Versenkung mit Steinen beladener Schiffe in das Memeler Tief und in die Mündung der Dange. Gleichwohl zog Memel aus diesen Streitigkeiten für sich Vortheil, indem es um diese Zeit den Flachshandel an sich brachte, den die Danziger vergebens über den Bug und die Weichsel von jenen Gegenden abzuleiten versuchten. 1597 wurde eine besondere Ordnung über den Flachskauf gegeben.

Es fehlte jedoch viel, daß Memel nach Lösung dieses Abhängigkeitsverhältnisses zu Danzig in den freien Genuß seiner verbrieften Handelsrechte gekommen wäre. Vielmehr fingen seine Leiden jetzt erst an, da Königsberg in der Mitte des sechszehnten Jahrhunderts die ernstlichsten Anstrengungen zu machen begann, sich für den Bereich des Herzogthums Preußen diejenigen Handelsrechte zu vindiciren, welche früher unter ganz andern Umständen Danzig für das gesammte Ordensland gehabt hatte. Diese Prätensionen

stügten sich hauptsächlich auf das der Stadt Königsberg gewährte Niederlage- oder Stapelrecht, welchem in Wahrheit keine andere Bedeutung zukam, als daß die Königsberger die Befugniß hatten, alle über ihre Stadt gehenden Waaren der kleinen Hinterstädte anzuhalten, und zu verlangen, daß dieselben zunächst in Königsberg feil geboten wurden. Als Factorei der Hanse hatte Königsberg dann den Transport dieser Waaren zu See nach Danzig zu besorgen. Außer Königsberg waren noch andere preussische Städte im Besitz solcher Niederlagerechte, und es bestand für die Hinterstädte durchaus kein Zwang, eine bestimmte Niederlage benutzen zu müssen. Memel hatte nicht einmal die Verpflichtung, irgend eine Niederlagestadt zu respectiren, da es erst im vierzehnten Jahrhundert zum deutschen Orden kam und von jeher mit Danzig direct handelte. Am wenigsten bestand eine solche Verpflichtung Königsberg gegenüber, dessen Handel damals überhaupt noch so unbedeutend war, daß es nicht einmal Sitz und Stimme auf den Landtagen der Hanse hatte.

Nach der Trennung von Ost- und Westpreußen blieb nun Königsberg für das Ordensland und spätere Herzogthum die einzige Stadt, die unbestritten das Recht der Niederlage hatte. Königsberg wurde außerdem Hauptstadt des Landes und ein für dessen durch die mächtigen Stände sehr beschränkte Regenten höchst wichtiger Ort. Der Wohlstand, zu dem es sehr bald gelangte, läßt sich daraus ebenso erklären, wie sein Uebergewicht über die kleineren Städte des Landes und über seinen Concurrencyhafen Memel. Nicht mit derselben Nothwendigkeit folgte daraus aber das Bestreben, seine Mitstände auf jede Weise zu unterdrücken, und sie durch gesetzliche Vorschriften in ihrer natürlichen Bewegung

einzufränken. Die Königsberger traten plötzlich mit der wunderlichen Behauptung auf,

daß die kleinern Städte sämtliche im Lande und in Polen aufgekaufte Waaren durch Königsberg durchführen müßten, und sie auch nur über Königsberg allein verschiffen dürften,

und interpretirten diese angemessenen Rechte aus ihrem Niederlagerrecht, das, wie wir gesehen haben, an eine Beschränkung des Handels gar nicht dachte, auch vorher niemals in dieser Weise angewandt war. Am wenigsten hatte Königsberg bis dahin Memel die Befugnisse in Abrede gestellt, mit polnischen und andern Waaren über See Handel treiben zu dürfen. Jetzt beanspruchte die Hauptstadt

den Alleinhandel mit Polen und den Alleinhandel zur See,

denn darauf kam jene Auslegung consequenter Weise heraus.

Wir können in unsern Tagen kaum begreifen, wie so widersinnige und offenbar dem Lande schädliche Prätensionen sich nur überhaupt aufstellen ließen, ohne sofort der Lächerlichkeit anheimzufallen. In jener Zeit gab es sehr ernsthaftes Verhandlungen darüber. Die Königsberger wirkten sich bei dem alten, schwachen Albrecht 1565 ein Privilegium aus, das ihnen die prätendierten Rechte zusprach, und damit begann der Streit mit Memel, der mit sehr ungleichen Waffen bis zum Ende des vorigen Jahrhunderts fortgeführt wurde.

Dieses Privilegium enthielt eine offenbare Verletzung der Bestimmungen des Krakauer Vertrages, in dessen §. XXIII ausdrücklich gewährleistet war, daß den Einwohnern des Landes Preußen frei sein sollte, überall, wo Diefse sind, zu schiffen, und daß die fremden Kaufleute in keine Stadt, weder gen Königsberg, Elbing, Braunsberg und Danzig,

noch anderswohin gezwungen werden, sondern frei und ungehindert segeln sollten, wohin ihnen beliebt. Die Stände der Herren und des Adels nahmen sich denn auch der unterdrückten Städte an, und verlangten von Königsberg die freiwillige Aufgabe des erschlichenen Privilegs. Auch wurde dasselbe, obgleich Königsberg daran fest hielt, durch Decret vom 25. October 1566 förmlich cassirt, freilich mit dem Zusatz, daß dadurch den drei Städten Königsberg *ic.* an ihren alten Freiheiten, Gerechtigkeiten und die Niederlage belangenden Gebräuchen und Gewohnheiten der wenigste Abbruch, Eintrag oder Verkürzung geschehen sollte, sodaß dadurch der Willkür der mächtigen Hauptstadt wieder Thür und Thor geöffnet war. Das zeigte sich zum Nachtheil Memels bald genug, denn die Königsberger setzten unter der traurigen Regierung des blödsinnigen Herzogs Beschränkungen gegen den Memeler Handel durch, die kaum glaublich erscheinen dürften, leider aber urkundlich feststehen. Zunächst wurde der Memeler Rhederei untersagt, in eigenen Schiffen die Memelschen Waaren nach Danzig zu verschiften, dergleichen Versendungen in eigenen Schiffen mußten über Königsberg gehen; erst wenn dort mit den Königsberger Kaufleuten keine Einigung über den Preis stattfand, durften die Waaren nach Danzig verschifft werden.

Zweitens: am 18. April 1580 untersagte der Herzog Georg Friedrich den Memelern alle Rhederei. Nach derselben Verordnung wurde das Einlaufen aller mit Ballast beladenen Schiffe in den Hafen Memels verboten. Das will so viel bedeuten, als daß der Handel überhaupt verboten wurde, denn der Import Memels war gegen seinen Export stets gering. Zu wessen Gunsten diese Beschränkung

aufgelegt wurde, ergiebt sich aus der Schlußbestimmung dieser Verordnung, worin befohlen war:

daß der Ueberschuß von Waaren, die nicht seewärts abgesetzt werden konnten, über Labiau nach Königsberg gebracht werden sollte.

Auf die Beschwerde der Memeler wurden diese schon an Hohn streifenden Beschränkungen zwar 1583 trotz der Einsprache der Königsberger wieder aufgehoben. Endlich aber brachten die letztern es doch 1619 wieder dahin, daß die Verordnung wegen der Ballastschiffe erneuert wurde. Trotzdem erhielt sich Memel durch Nichtbefolgung dieser Vorschriften im Besiz der freien Schifffahrt und wurde durch die Amtshauptleute mit Nachsicht behandelt. Königsberg setzte es nun bei den Regimentäräthen durch, daß es einen Agenten und Spion in Memel halten durfte, der auch wirklich dorthin gesendet, aber von den Memelern so schlecht empfangen wurde, daß er schon 1622 wieder abberufen werden mußte, zumal der Kurfürst die Memeler unterstützte. Um die Königsberger für diese Niederlage schadlos zu halten, gaben die Regimentäräthe die neue Einschränkung:

daß die Memeler Bürger den dorthin kommenden Schiffen keine größere Rückfrachten überlassen durften, als der Werth der eingebrachten Waaren betrage; würde ein Schiff damit nicht gefüllt, so müsse es den Rest in Ballast einnehmen!

Wäre es möglich gewesen, eine so ungerechte und unerhörte Maßregel praktisch durchzuführen, Memel stünde jetzt schwerlich noch, oder hätte in unserm Jahrhundert von Neuem gegründet werden müssen. Zum Glück war die Controlle damals schwieriger als jetzt. Protestationen halfen nichts. Die Bedrückungen von Seiten Königsbergs mußten aber

von selbst wenigstens auf einige Jahre aufhören, als 1629 die Schweden Memel occupirten und es bis 1635 besetzt hielten. Memels Handel kam in dieser Zeit in höchsten Flor; es zeigte sich, was die Stadt leisten konnte, wenn man ihr Freiheit ließ, sich naturgemäß zu entwickeln. Sie zählte damals mehr als 100 ansässige Kaufleute. Nun half auch eine 1637 an den Kurfürsten Georg Wilhelm direct gerichtete Beschwerde wenigstens so viel, daß sich die Regimentsräthe des unterdrückten Memels gegen Königsberg anzunehmen anfangen, worauf die Kaufmannszunft 1639 dem Kurfürsten das für damalige Zeit sehr beträchtliche Geschenk von 30,000 Gulden überreichte. Erst der große Kurfürst aber verhalf Memel zu seinem Recht, indem er ihm in dem Privilegium vom 15. October 1657 (das freilich titulo oneroso erworben wurde, indem die Stadt auf die Summe von 478,000 Gulden verzichtete, welche sie für Verpflegung schwedischer und brandenburgischer Truppen zu fordern hatte) illimitirten Handel gleich Königsberg, Braake und Waage gestattete. Es ist bekannt, daß der große Kurfürst, um den Einfluß Königsbergs auf die Stände zu brechen und seinen Reformen günstigeren Boden zu verschaffen, sich der kleinen Städte annahm und schließlich Königsberg gänzlich isolirte. Diesem Umstande hauptsächlich verdankt Memel die Anerkennung seiner Handelsfreiheit gegenüber dem schädlichen Monopol der Hauptstadt. Der große Kurfürst war der erste, der mit richtigem Blick in die Zukunft die Unhaltbarkeit der mittelalterlichen Beschränkungen des Handels und der Gewerbe erkannte. Wenn er zur Besserung dieser Zustände oft mit eiserner Hand in die papiernen Rechte der Stände und Zünfte griff, so läßt sich dies aus dem unvernünftigen Widerstande erklären, den er bei den verknocherten

Zunftmenschen jener Zeit fand. Memel war übrigens die erste Stadt, die sich zur Anerkennung seiner neu erworbenen Souverainetät willig fand und die Huldigung leistete.

Mit einem Machtwort des Fürsten war aber nicht viel geholfen. Seine Beamten dachten nicht wie er und seine Nachfolger. So kam's, daß die Streitigkeiten mit Königsberg bis zum Ende des vorigen Jahrhunderts fort dauerten, ohne daß die Regierung zu festen Grundsätzen über das Verhältniß der beiden Hafenstädte zu einander kommen konnte. Erst die Regeneration Preußens nach den Kriegen mit Napoleon gab auch Memel unbedingte Selbstständigkeit.

So kam es, daß der Handel bis Mitte des achtzehnten Jahrhunderts an Umfang eher ab- als zunahm. In den Jahren 1669—1743 gingen durchschnittlich kaum 40 Schiffe im Jahr ein und aus (51 Schiffe im Jahr 1673 als Maximum und 16 Schiffe im Jahr 1707 als Minimum). Die Zollgefälle betrugen im Maximum etwas über 10,000 Thlr., im Durchschnitt 6000 Thlr. Dann hebt sich der Handel merklich im siebenjährigen Kriege und namentlich später im amerikanischen Kriege; es wurden expedirt:

1749:	110 Schiffe mit fast	16,000 Thlr. Zollgefällen.
1762:	133 " "	mehr als 18,000 " "
1783:	784 " "	69,000 " "

Bis 1740 betrieb Memel fast nur Kommissionshandel für Königsberg. 1743 machte sich aber das erste Handlungs- haus ganz unabhängig und gründete den Mastenhandel; bald darauf ein anderes Haus den Balkenhandel. 1753 zog Memel durch einen günstigen Zufall den Holzhandel überhaupt an sich, indem Danziger Hölzer durch einen Sturm auf die kurische Nehrung getrieben und von einem Memeler Kaufmann aufgekauft wurden. Seitdem wurde viel Fleiß

auf diese Handelsbranche verwandt. Im Jahre 1759 baute man die erste Schneidemühle, 1791 hatte Memel schon deren 14, jezt fast noch einmal so viel. Während des siebenjährigen Krieges kam der Granhandel in Gang, während des amerikanischen Krieges war die Nachfrage nach Masten, Holz, Glas, Hanf u. Seitens aller kriegsführenden Mächte sehr groß und der Handel Memels dehnte sich bis Frankreich und Spanien aus. Im Jahre 1808 führte die Handelsperre, die durch den Aufenthalt der Franzosen in Danzig für diesen Ort entstand, wieder eine neue Handelsbranche nach Memel: die früher aus Polhynien nach Danzig gegangenen eichenen Stäbe und Schiffsbauplanken. Um hier die Reihe der hauptsächlichsten Exportartikel Memels vollständig zu machen, erwähnen wir, daß in den letzten 10 Jahren Memel in Knochen und Lumpen ein bedeutendes und sich jährlich erweiterndes Geschäft gemacht hat, und daß sich auch der schon seit alter Zeit betriebene Getreide-Handel im Zunehmen begriffen zeigt.

Was die Rhederei Memels anbetrifft, so reichen die ältesten authentischen Nachrichten nicht über die Jahre 1571 und 1616 hinaus. Damals hatte Memel ca. 10 im Auslande und in Königsberg gebaute Schiffe, worunter einige von 150—250 Lasten. In neuerer Zeit war der geheime Commerzienrath Simpson der erste, der um das Jahr 1750 durch englische Schiffszimmerleute in Memel Schiffe bauen ließ. Während des für Memel so günstigen amerikanischen Krieges vermehrte sich die Anfangs kleine Zahl unserer Schiffe zusehends. Die Rhederei betrug 1780: 8, 1781: 15, 1782 schon 25 Schiffe mit zusammen 1684 Lasten (durchschnittlich 67 Last pro Schiff), 1783 gegen Ende des Seekrieges sogar 30 Schiffe. Aus einem noch erhaltenen Bericht

vom Jahre 1782 geht hervor, daß damals ein Schiff von derselben Größe eines der jetzigen die doppelte Mannschaft brauchte, jährlich nur 2 bis 3 Reisen machte und Ende October bereits in's Winterlager ging, während unsere Schiffe unter gleichen Umständen jetzt 4 bis 5 Reisen machen und meisthin den Winter über fahren. Dennoch war der Reingewinn ein unverhältnißmäßig bedeutender, 50,000 Thaler von 25 Schiffen.

Nach dem Aufhören der günstigen Conjunctionen sank auch die Rhederei, sie zählte 1791 nur noch 17 Schiffe, hob sich dann aber wieder während der ersten Kriege Frankreichs im Jahre 1801 bis auf 27 Schiffe mit 3400 Lasten (also durchschnittlich 126 Last pro Schiff). 1806 wurden viele Memeler Schiffe von den Engländern gekapert, und in den Jahren bis 1813 ging die Rhederei gänzlich zu Grunde. Erst 1825 konnte sie sich von diesem harten Schläge einigermaßen erholen und kam dann 1838 bis 39 so in Aufschwung, daß sie im letztern Jahr 67 Schiffe auf dem Wasser und 10 im Bau begriffen auf Stapel zählte. 1840 brachte sie die Zahl auf 74 und 8 auf Stapel und vermehrte dieselbe 1847 auf 93 Schiffe mit zusammen 18,923 (also durchschnittlich 203 Last pro Schiff). Im Jahre 1848 und 1849 nahm Dänemark viele Schiffe fort. Sie wurden zwar bald wieder freigegeben, der Handel litt jedoch durch diese Stockung der Geschäfte beträchtlich, und die Rhederei reclamirte nach Herstellung des Friedens nur ihren directen Schaden mit 133,292 Thaler. Seitdem erhält sich die Rhederei auf der gewonnenen Höhe und zeigt sich immer mehr für Memel als ein durchaus naturgemäßer Geschäftszweig. Auf unsern Werften werden Schiffe gebaut, die an Schönheit, Schnelligkeit und Leichtigkeit mit denen aller Nationen wetteifern.

Vortreffliche Seelente giebt der Ort. Die Memeler Rhederei bildet ihren eigenen Asscuranzverein. Sie zählte 1858 86 größere Schiffe mit zusammen 18,842 Normallasten (also durchschnittlich 219 Last pro Schiff, so daß mithin sowohl die Zahl als die Größe der Schiffe sich seit 1782 im Durchschnitt mehr als verdreifacht hat). Sieben Schiffe waren außerdem im Bau begriffen. Ihr Capitalswerth ist ohne Berücksichtigung der Dampfschiffe auf 1,500,000 Thlr. zu schätzen, ihr jährlicher Umsatz auf ca. 600,000 Thlr. Diese Zahlen sprechen am besten für ihre Bedeutung.

Die Zahl der jährlich expedirten Schiffe steigt und fällt je nach den Zeitverhältnissen. Wir haben aber gesehen, daß sie 1783 auf 784 kam. In demselben Jahr expedirte beispielsweise Petersburg nur 614, Libau nur 348 Schiffe. Bis Ende des Jahrhunderts variiert die Zahl von 8—900, und hält sich auch auf dieser Höhe in den Jahren 1802 und 1803. Dann sinkt sie 1806 plötzlich auf 155 hinab, indem in jenem Jahre eine schwedische Fregatte den Hafen blockirte und England auf alle Schiffe das Embargo legte. Nach Aufhebung der Sperre gelangte der Handel 1807 nochmals zu auffallendem Glanz. Für die preussischen und russischen Heere wurde viel Getreide verschifft, nach England viel Holz verladen, und es konnten im Ganzen 1404 Schiffe befördert werden. Die Freude dauerte nur kurze Zeit; schon 1808 mußte nach dem Tilfiter Frieden aller Handel mit England abgebrochen werden, was zur Folge hatte, daß nur 75 Schiffe expedirt wurden. In den Jahren 1809 und 1810 nahm der Importhandel einen ungewöhnlichen Aufschwung, doch stieg die Zahl der ausgehenden Schiffe auf wenig über 300. Erst 1817 erhöhte sie sich auf 623, im folgenden Jahr auf 770 und nach manchen Schwankungen

1825 sogar auf 1116, variirte dann bis 1840 um die Durchschnittszahl 735 herum, ergab für die Jahre 1841—1850 eine Durchschnittssumme von 772 (mit durchschnittlich 95,830 Last, wovon also pro Schiff durchschnittlich 124 Last kommen), und erreichte im letzten Jahrzehnt die Durchschnittszahl 1060 pro Jahr (mit durchschnittlich 137,224 Last, also pro Schiff durchschnittlich 129 Last, und nach Fortlassung der ungewöhnlichen günstigen Jahre 1854 mit 1615 und 1855 mit 1691 Schiffen, noch immer die Durchschnittszahl von 912 ausgehenden Schiffen, so daß zumal bei der Steigerung der Lastenzahl die steigende Erweiterung des Handels nachgewiesen ist.

Erwähnen wir im Vorbeigehen, daß 1822 die alte Kaufmannszunft in eine kaufmännische Corporation umgewandelt wurde, so bleibt uns nur noch anzuführen, was etwa speciell über einzelne Handelsbranchen historisch zu sagen ist. Beginnen wir mit den Exportartikeln und zuerst mit der wichtigsten Branche, dem Holzhandel, so ist oben schon gezeigt, daß in der Mitte des vorigen Jahrhunderts ein Zufall ihn nach Memel führte. Er war vorher kaum nennenswerth und wir führen aus den Listen von 1670—1682 nur einige Daten bei, um zu zeigen, von wie kleinen Anfängen er ausging. Im Jahre 1670 finden sich $2\frac{1}{2}$ Schock Dielen notirt, 1671: 7 Schock Planken und 34 Schock Klappholz, 1676: 24 Schock Planken, 30 Schock Klappholz, 1681: 28 Stück Floßholz u. Noch 1745 war der Holzhandel so unbedeutend, daß man einen damals erforderlichen Daggger-Prahm in Königsberg bauen lassen mußte, weil in Memel dazu kein Holz zu haben war! Dann geht's mit reißender Geschwindigkeit vorwärts. 1783 werden schon Balken zum Werth von 279,147 Thlr., ferner über 3000 Stück Masten,

Spieren und Rippen, ca. 1200 Schock Dielen, Klappholz u., ca. 5000 Schock Stäbe ausgeführt; 1791 erreicht der Werth der exportirten Hölzer die Summe von mehr als 500,000 Thaler; 1823 wurden 27,000 Lasten Holz ausgeführt; 1840 betrug der Werth der Verschiffung 2,087,683 Thlr., 1853 schon 4,569,467 Thlr., nach dem Durchschnitt der letzten fünf Jahre eine noch höhere Summe, Zahlen, die für sich selbst sprechen.

Glachs ist ein alter Exportartikel Memels. Er wurde Anfangs aus dem benachbarten Szameiten bezogen, später, als der Glachsbaum im Lande zunahm, auch aus der Tilsiter Gegend und aus dem frühern Neu-Ostpreußen (Gouvernement Suwalki), und erst seit den letzten ca. 10 Jahren ist die Zufuhr der feineren Glachsarten aus dem Gouvernement Wilna hinzugekommen. Die ersten Verschiffungen über See fanden meistens, durch Vermittelung Hollands, nach Spanien und Portugal statt, deren Leinen-Industrie im 17ten und 18ten Jahrhundert wegen des bedeutenden Absatzes an Leinen nach ihren transatlantischen Colonien sehr blühend war, jetzt aber gänzlich eingegangen ist. Gegenwärtig ist der Hauptabsatz nach Schottland; feinere Sorten gehen auch nach Leeds in England, Belfast in Irland, nach Belgien und Frankreich. Was die Ausdehnung dieser Handelsbranche anbelangt, so mögen folgende Zahlen darüber Auskunft geben: es wurden in den Jahren 1670—1682 durchschnittlich 332 Last pro Jahr verschifft (Maximum 1671: 600 Last, Minimum 1681: 150 Last) oder 19,920 Stein; in den Jahren 1776 bis 1783 während des amerikanischen Krieges durchschnittlich 119,456 Stein jährlich (Maximum 1776 mit 151,684 Stein, Minimum 1777 mit 66,202 Stein); in demselben Jahre 1783, in welchem Memel 136,060 Stein verschiffte, expor-

tirte beispielsweise Königsberg nur 11,340, und Elbing 14,815 Stein. Im Jahr 1791 wurden 109,959 Stein verschifft. Die Zahl sank bis zum Jahr 1801 auf 30,552 Stein herab, erhöhte sich 1823 auf 60,000, erhob sich 1825 wieder auf 156,708 Stein, 1829 auf ca. 220,000 Stein, 1831 auf 221,877 Stein, 1832 auf 253,678 Stein, 1850 auf 516,167 Stein, 1853 auf 546,395 Stein, werth circa 2,000,000 Thlr.; 1856 sogar auf 760,300 Stein zum Werth von 2,111,943 Thaler. In den letzten Jahren nahm die Zahl wegen der Mißernte ab; aus demselben Grunde erhöhte sich aber der Werth, sodaß 1857: 580,447 Stein den Werth von 1,934,823 Thln., im folgenden Jahr 1858: 313,392 Stein den Werth von 1,201,360 Thln. repräsentirten.

Das Hanfgeschäft war früher und namentlich während des amerikanischen Krieges bedeutend. Die größte Verschiffung fand 1781 mit 94,288 Stein statt. Durch Abnahme der Cultur des Hanfes in Szameiten hat sich diese Branche nicht auf ihrer früheren Höhe erhalten können; Memel importirt jetzt nur Hanf zu dem wegen der großen Rhederei nicht unbedeutenden Platzconsum.

Memels Handel mit Getreide und Leinfaat ist sehr alt, doch hat es bei diesen Branchen stets in Königsberg einen gefährlichen Concurrenten gehabt. Aus den Listen von 1670—1682 ergibt sich die Durchschnittszahl der verschifften Lasten Getreide auf 135, im Maximum 1681 auf 431; die der verschifften Tonnen Leinfaat auf ca. 4100. Im Jahre 1783 finden wir ca. 13,600 Last Getreide und ca. 646 Last Schlagleinfaat aufgeführt. (In demselben Jahre verschifft Königsberg ca. 42,000 Last Getreide und ca. 6000 Last Leinfaat.) In den folgenden Jahren fällt das Ausführquantum an Getreide bis auf durchschnittlich 4000 Last und

erreicht 1850 sein Maximum mit 11,270 und 1860 mit 19,625 Last. Auch für Schlagleinfaat zeigen sich die Jahre 1850 und 1860 mit 9456 und 5310 Last Ausfuhr am günstigsten. —

Felle und Häute finden sich schon in den ältesten Listen als Ausfuhrartikel angeführt. Es sind ausgegangen: in den Jahren 1670—1682

durchschnittlich pro Jahr . . . 364 Decher,

1791 schon . . . ca. 8,100 =

1851 . . . 25,963 =

1852 . . . 28,457 =

1853 . . . 41,447 =

1854 . . . ca. 30,000 =

In den folgenden Jahren lähmte die russische Grenzsperrre diesen Handelszweig so sehr, daß er sich noch jetzt nicht zu der vollen Bedeutung der Vorjahre zu erheben vermocht hat. Das Jahr 1860 weist die Ausfuhr von circa 24,000 Decher Kalb- und Ziegenfellen nach.

Das Geschäft in Lumpen und Knochen gehört zu den jüngsten. Folgende Zahlen geben den Export für die bezeichneten Jahre an:

	Lumpen.	Knochen.	
1852:	18,886 Ctr.	27,814 Ctr.	
1853:	39,645 =	11,628 =	
1854:	50,211 =	26,685 =	
1855:	30,605 =	45 =	} theilweises Ausfuhr= verbot.
1856:	31,026 =	3,083 =	
1857:	52,527 =	2,825 =	
1858:	65,993 =	29,278 =	
1859:	74,147 =	25,500 =	
1860:	73,181 =	14,337 =	

Diese Artikel weisen mithin im Ganzen eine erfreuliche Steigerung nach. Ebenso läßt sich die Erweiterung des Memeler Imports bei den vorzüglichsten Artikeln leicht durch Zahlen nachweisen. Die Listen führen auf:

bei Häringen

1851:	. . . .	19,366 Tonnen,	
1852:	. . . .	13,513	=
1853:	. . . .	16,841	=
1854:	. . . .	31,137	=
1855:	. . . .	34,304	=
1856:	. . . .	16,650	=
1857:	. . . .	19,520	=
1858:	. . . .	23,900	=
1859:	. . . .	24,884	=
1860:	. . . .	29,078	=

} Kriegsjahre

bei Steinkohlen

1850:	. . . . .	306,153 Ctr.,	
1851:	. . . . .	400,000	=
1852:	. . . . .	440,000	=
1853:	. . . . .	420,000	=
1854:	. . . . .	390,000	=
1855:	. . . . .	440,338	=
1856:	. . . . .	642,077	=
1857:	. . . . .	536,414	=
1858:	. . . . .	431,520	=
1859:	. . . . .	432,648	=
1860:	. . . . .	501,966	=

bei Salz zum Transit

1848:	. . . . .	133,084 Ctr.,	
1849:	. . . . .	243,561	=
1850:	. . . . .	135,390	=

bei Salz zum Transit

1851:	152,608 Ctr.,	
1852:	250,947 =	
1853:	508,862 =	
1854:	1,132,084 =	} russischer Krieg
1855:	1,513,390 =	
1856:	312,173 =	
1857:	433,947 =	
1858:	467,380 =	
1859:	607,598 =	
1860:	707,551 =	

Der Expeditions-handel Memels war in früherer Zeit sehr blühend. So lange die Poststraße (die kurische Nehrung entlang) über Memel und Polangen nach Rußland ging, war Memel der Hauptexpeditionsort für alle nach Rußland bestimmten Güter. Mit dem Bau der Chaussee von Königsberg nach Tilsit und von letztem Orte nach Taurroggen änderte sich dies. Die Hauptpoststraße wurde zu Anfang der dreißiger Jahre dieses Jahrhunderts nach Tilsit verlegt, und der Expeditions-handel nahm nun seinen Weg über Tilsit und Taurroggen nach Riga u. s. w. Die bedeutendsten Expeditionshäuser Memels siedelten in Folge dessen in den nächsten Jahren darauf nach Tilsit über und von da ab datirt eigentlich erst der Wohlstand dieser Stadt, während der Expeditions-handel Memels immer rückwärts ging und immer unbedeutender wurde. Nachdem zu Anfang der vierziger Jahre die Dampfschiffahrt über Haff Memel mit Königsberg, wenigstens während der Zeit des offenen Wassers, in nähere und bessere Verbindung brachte und endlich, nach fast 20 Jahren, im Jahre 1853 die Chaussee von Tilsit nach Memel fertig geworden war, gelang es den

Anstrengungen der Memeler Kaufleute, diese Branche wieder etwas zu heben, bis durch die Eröffnung der Königsberger-Gydtkühner-Eisenbahn dem Expeditionsgeschäfte über Memel neue Bunden geschlagen wurden. Nur eine Eisenbahnverbindung mit dem westlichen Europa würde diesen Handelszweig abermals bedeutend heben und zeigen, wie sehr Memel seiner natürlichen Lage nach dazu bestimmt ist, im Expeditionshandel thätig zu sein. Man kann das Durchschnittsquantum der jährlich aus dem Inlande und überhaupt aus dem Westen her herangebrachten Güter auf ca. 400,000 Ctr. annehmen, wovon ein Theil allerdings am Plage bleibt.

Bemerken wir hier noch zum Schluß, daß 1791 der Gesamtwert

des Exports auf 1,136,226 Thlr.,

des Imports auf 137,427 =

im Jahre 1853 dagegen der Gesamtwert

des Exports auf 8,161,682 Thlr.,

des Imports auf 721,750 =

berechnet ist, daß sich also der Umfang des Memeler Handels in 60 Jahren um das achtfache, und wenn man die Summen des Jahres 1791 wegen der damaligen außerordentlichen Billigkeit aller Producte verdoppelt, noch immer um das vier- bis fünffache vergrößert hat, so glauben wir den Beweis nicht schuldig geblieben zu sein, daß Memel unter die aufblühenden Handelsstädte zu zählen und der Unterstützung des Staats in seinen Bestrebungen daher gewiß würdig ist.



Lebensfragen für den Handel Memels und deren Beantwortung.

Dätten wir nicht schon in der Einleitung darauf aufmerksam gemacht, daß Memel sich leider in der Lage befindet, die Hülfe des Staats in ausgedehntem Maße in Anspruch nehmen zu müssen, man könnte aus den vorigen Abschnitten leicht den sehr ungerechtfertigten Schluß ziehen, daß für unsere Stadt und deren Handel alle Bedingungen auch zu fernerer gedeihlicher Entwicklung vorhanden seien und daß sie, wenn man sie nur ruhig und unbemerkt den beschrittenen Weg weiter gehen lasse, doch schließlich ihre Ziele erreichen würde. Das wäre freilich ungefähr dasselbe, als wenn man daraus, daß ein thätiger Mensch unter äußerster Anstrengung aller seiner Kräfte bisher selbst gegen sehr widrige Verhältnisse Etwas vor sich gebracht hat, schließen wollte, daß es am Besten sei, ihn gerade darum auch künftig lediglich sich selbst zu überlassen oder ihm wo möglich noch größere Hindernisse in den Weg zu legen, um ihm neue Gelegenheiten zu geben, sie zu überwinden. Jede Kraft läßt sich nur bis zu einem gewissen Grade anspannen, darüber hinaus versagt sie gänzlich den Dienst. So können auch alle Vor-

theile, die unser Ort aus seiner natürlichen Lage zieht, alle Betriebsamkeit seiner Kaufleute nicht ausreichen, der unbilligen Forderung gerecht zu werden, nun auch, weil ihnen das Mögliche möglich geworden, das Unmögliche möglich zu machen.

Es sind aber hauptsächlich drei Uebelstände, über welche unser Handel zu klagen hat und deren Beseitigung nur mit Hilfe des Staats zu erreichen ist. Sie lassen sich kurz folgendermaßen formuliren:

- 1) Der Holzhandel Memels, sein ausgedehntestes Exportgeschäft, erleidet jährlich unerseßliche Verluste durch die Beschädigungen, welchen die Flöße beim Transport über das kurische Haff ausgesetzt sind.
- 2) Die einträglichste Handelsbranche, der Handel mit Getreide, geht Memel fast gänzlich verloren, weil die Fahrzeuge, auf denen das Getreide aus dem Innern Russlands nach Preußen kommt, nicht im Stande sind, die nothwendige Reise über Haff vom Ausfluß des Memelstroms bis nach Memel zurückzulegen.
- 3) Memel handelt mit russischen Producten. Es ist dabei auf die Concurrenz mit den russischen Ostseehäfen und mit Königsberg angewiesen. Nachdem Libau eine Eisenbahn-Verbindung mit den russischen Stapelplätzen in Aussicht gestellt, Königsberg aber bereits durch Eisenbahnen nicht nur mit dem Westen Europa's, sondern auch mit dem russischen Eisenbahnnetz in Verbindung gesetzt ist, kann Memel mit seinen bisherigen Mitteln diese Concurrenz nicht mehr bestehen.

Die Mangelhaftigkeit des Wasserweges lähmt also den Holzhandel und setzt dem Getreidehandel unüber-

windliche Hindernisse entgegen; der Mangel einer Eisenbahnverbindung mit den gemeinsamen Hinterländern unseres Handels stellt Memel gegen seine Concurrenten in Nachtheile. Beide Mängel zusammen genommen müssen den gänzlichen Ruin seines Handels zur unausbleiblichen Folge haben.

Die Mittel zur Abhülfe zeigen sich danach aber ganz von selbst:

ad 1 und 2 in der Verbesserung des Wasserweges durch die Anlegung eines Canals zur Umgehung der Gefahren des kurischen Haffes;

ad 3 durch den Bau einer Eisenbahn zur Verbindung Memels mit der Königsberg-Gydhuhner Bahn.

Nur auf diese Weise ist Memel zu helfen. Nur der Staat aber kann auf diese Weise helfen und er muß helfen, wenn er sich Memel als Hafenplatz erhalten will. Wir sind zu der Annahme berechtigt, daß des Herrn Handelsministers Excellenz diese Nothwendigkeit sehr wohl erkannt hat. Wir verdanken hauptsächlich ihm die Förderung der Canalbau-Angelegenheit und er hat es bei der Petition um die Zweigbahn offen ausgesprochen, daß er nicht daran denke, Memel aufzugeben. Aber es werden von vielen Seiten Ansprüche an die ihm zur Verfügung stehenden Mittel gemacht und es könnte leicht der Fall sein, daß die unsrigen als weniger dringlich gegen andere zurückgesetzt würden, wenn wir schweigen wollten. Wir übernehmen daher hiemit den Beweis, daß der Bau des Canals und der Eisenbahn wirklich **Lebensfragen** für unsern Handel sind. Wenn es uns bisher gelungen sein sollte, darzuthun, daß Memel der Unterstützung des Staats in jeder Weise würdig ist, so wird

nicht weniger in den folgenden Abschnitten auch die Bedürfnisfrage außer Zweifel gestellt werden.

Schon hier wollen wir jedoch einem Einwande begegnen, der sich schon öfters sehr zu unserm Schaden geltend gemacht hat. Man sagt: Memel ist durch seinen Holzhandel bedeutend geworden. Diese Handelsbranche würde diesem Ort unter allen Umständen verbleiben müssen, da weder Libau noch Königsberg ihm hierin Concurrenz machen können, so begünstigt diese Städte auch immerhin in anderer Beziehung werden mögen. Auch wenn Memel nur mit Holzhandel treibt, wird es noch immer ein für diese Branche wichtiger Platz bleiben! —

Man vergißt dabei aber leider zu fragen, ob auch das Holzgeschäft, selbst wenn es sich, was noch bezweifelt werden muß, bei der Einschränkung des Memeler Handels auf diesen einen Zweig auf seiner bisherigen Höhe erhalten könnte, im Stande sein würde, die zur Unterhaltung des Hafens nöthigen, sehr erheblichen Kosten, allein anzubringen? Gerade der Holzhandel aber, der vorzüglich große Schiffe verwendet, macht es nothwendig, daß der Hafen durch bedeutende Wasserbauten vor Versandung geschützt und in seiner jetzigen Tiefe erhalten wird. Gleichwohl ist das Holzgeschäft für den Kaufmann nicht das lohnendste. Im Verhältniß zu seiner Masse hat Holz von allen unsern Export-Artikeln den geringsten Werth. Es nimmt daher beim Seetransport verhältnißmäßig sehr große Räume in Beschlag, oder mit anderen Worten: es erfordert unverhältnißmäßig große Transportkosten, durch welche wieder die Einträglichkeit des Geschäfts geschmälert wird. Es läßt sich daraus sehr leicht die auffallende Thatsache erklären, daß Memel jährlich eine größere Lastenzahl exportirt, als Königsberg, und von seinem Han-

delsbetriebe doch nicht entfernt den Gewinn zieht, wie Königsberg von dem seinigen. 50,000 Lasten Getreide haben freilich einen anderen Werth, als 50,000 Lasten Holz, brauchen aber nicht mehr Schiffsraum, als diese. Dazu kommt, daß die steigende Schwierigkeit, geeignete Hölzer aus Rußland herbeizuschaffen und die immer drohender anwachsende Concurrenz Schwedens, Norwegens und Amerika's das Geschäft drücken. Es ist daher nicht entfernt daran zu denken, daß der Holzhandel allein und ohne Unterstützung der anderen Branchen den hiesigen Platz erhalten kann. Vielmehr liegt die Gefahr nahe, daß der Holzhandel den Verfall der übrigen Handelszweige nur kurze Zeit überlebt, wie er sich bisher zugleich mit den übrigen Handelszweigen gehoben und erweitert hat. Der Wohlstand eines Orts beruht auf dem Inbegriff seines gesammten Handels und Wandels; man breche aus einer geschlossenen Kette gewaltsam welches Glied man wolle, immer macht man damit das Ganze unbrauchbar.

Wir haben uns ferner von vorne herein vor der irrigen Annahme zu verwahren, als könne es für uns zwischen Canal und Eisenbahn ein Entweder — Oder geben, als wäre also der Canal im Stande, die Eisenbahn, die Eisenbahn, den Canal zu ersetzen. Bis noch vor einigen Jahren freilich konnten wir den Canal als den Schwerpunkt aller unserer Wünsche betrachten. Seitdem jedoch die Kowno-Libaner-Bahn in Aussicht gestellt und die Königsberg-Gydluhner Bahn bereits eröffnet ist, die neueren Verbindungsmittel dieser Städte mit den russischen Stapelplätzen aber ganz veränderte Verkehrs-Verhältnisse hervorrufen müssen, würde uns der Canal den Mangel einer Eisenbahn nicht mehr vergessen machen können. Andererseits würde die Eisenbahn unserm Holzhandel Nichts helfen, also den Canal nicht überflüssig

machen, zumal auch der Getreidehandel immer nur dann mit Vortheil zu betreiben wäre, wenn die russischen Wittinnen unserm Ort zugeführt werden könnten. Wir sind also gezwungen, beide Verbesserungen der Communicationswege zu den Bezugsquellen unseres Handels beanspruchen zu müssen. Es nützt nicht, uns und Anderen darüber Illusionen zu machen. — Endlich hören wir die immer wiederkehrende Frage: wird auch durch die für Memel in Antrag gebrachten Canal- und Eisenbahnbauten dem Handel Königsbergs, namentlich dessen Getreidehandel, kein Abbruch geschehen?

Sollen wir diese Frage im Ernst beantworten?

Wir stellen lieber eine Gegenfrage: Hat Königsberg ein Privilegium für den Alleinhandel mit Getreide, oder ein Privilegium auf den Alleinbesitz eines Canals zur Umgehung des kurischen Haffes und einer Eisenbahn zur Unterstüßung seiner Wasserverbindung mit Rußland? Wir wüßten nicht. Die Zeit solcher Privilegien zur Unterdrückung der Handelsfreiheit ist längst vorüber. Der Handel sucht seine Wege nach anderen Grundsätzen und findet stets die richtigen, dem Ganzen erspriesslichen, wenn man ihm volle Freiheit läßt. Unter gleichen äußeren Bedingungen hat ein Ort die Concurrenz des anderen nur zu fürchten, wenn er weniger thätig, weniger betriebam ist, seine Kräfte weniger anstrengt, kurz weniger arbeitet. Ein Recht auf Schutz in dem Gewinne eines mühelosen Erwerbes soll Niemand haben. — Es ist aber auch nicht einmal Gefahr vorhanden, daß Königsberg durch die Betheiligung Memels am Getreidehandel Etwas verlieren wird. Zunächst bleibt diesem Ort immer die Zufuhr aus der Provinz selbst, nach dem Bericht vom Jahre 1860 etwa zwei Drittel von seiner Gesamtzufuhr. Die

directe Zufuhr von russischem Getreide betrug in diesem fast beispiellos günstigen Jahre nur ca. 30,000 Last. In gewöhnlichen Jahren wird das Quantum, das bisher den Häfen Königsberg und Memel zugeführt ist, noch kaum diese Lastenzahl erreichen. Es wird gewiß Keinem einfallen, zu behaupten, daß die Gebiete Rußlands, welche ihren Ueberfluß an Getreide in den preussischen Ostseehäfen abzusetzen gewohnt sind, ihre Productionskraft bereits erschöpft haben. Die Hinterländer unseres Handels sind reich genug, Königsberg und Memel zu versorgen; sie sind auf dem besten Wege, ihre Production zu steigern, und es wäre nicht unwahrscheinlich, daß ein hauptsächlichlicher Impuls dazu gerade durch die Aussicht gegeben werden würde, fortan nicht nur in Königsberg, sondern auch in Memel einen günstigen Absatzort für ihre Waaren zu finden und die besten Chancen jederzeit wahrnehmen zu können. Diese Länder sind in ihrer Leistungsfähigkeit noch weit zurück und haben eine bedeutende Zukunft, wenn man bedenkt, daß erst jetzt dort der Versuch gemacht wird, die Leibeigenschaft zu beseitigen. Die Bauernemancipation in Rußland wird Folgen haben, die sich einigermaßen ermessen lassen, wenn man den jetzigen Zustand Preußens mit dem vor Aufhebung des Unterthänigkeits-Verhältnisses vergleicht; jeder Fortschritt jenseits der Grenze wird dem Handel unserer Seestädte zu Statte kommen. — Und endlich: hat Königsberg nicht in den letzten Jahren gezeigt, daß es seine Getreidezufuhr nur mit großer Mühe zum Export hat verwerthen können? Haben wir nicht gelesen, daß sich dort so ungeheure Massen Getreide aufgesammelt hatten, daß die Lagerkosten in's Unglaubliche stiegen, und daß viele russische Lieferanten ihre Waaren auf der Straße

liegen lassen mußten? Solche Mißstände drücken das Geschäft, statt es zu heben. Memel ist nach dem unglücklichen Brande gegen den Protest seiner Behörden gezwungen worden, in den Reetablissemensplan ein besonderes Speicherviertel aufzunehmen und sehr beträchtliche Kosten auf diese Anlage zu verwenden. Ist es uns zu verdenken, wenn wir verlangen, daß man uns auch Gelegenheit gebe, unsere leeren Speicher mit Getreide zu füllen? Man setze Memel Königsberg gleich, und solche Mißverhältnisse werden zu Gunsten aller Interessenten ein Ende haben.

— oder —

Der Minge-Schmeltelle-Canal.

Memel erhält seine Hauptabkunft von Holz aus den russischen Gouvernements Minsk und Belhynien. Dort kaufen Juden die Wälder von der Krone oder von Privaten, lassen im Winter durch Leibeigene derselben die Bäume fällen und bearbeiten, und schaffen dann bei gutem Schlittweg das bearbeitete Holz an die Flüsse. Sowohl zur Arbeit als zum Transport ist Frost und Schnee erforderlich; in flauen Wintern ist daher die Abkunft immer sehr geringe. Die Flüsse, an denen die Wälder liegen, führen sämmtlich in den Pripet, der selbst ein Nebenfluß des Dniepr ist. Sie schwellen im Frühjahr groß genug an, um die Holzflöße in den Pripet tragen zu können. Von dort gelangen sie durch den kleinen Strom Tassolda in den 8 Meilen langen, mit 10 Schleusen versehenen Dginski-Canal und durch diesen in die Szara, welche in den Memelstrom oder Niemen mündet. Der Transport ist, wie man sich denken kann, sehr mühsam und langwierig. Auf der Memel kommen die Flöße ohne Aufenthalt in den Monaten August, September und October in Ruß, 1½ Meile vom Ausfluß des Stroms in das Haff gelegen, an, wo die Memeler Kaufleute Spediteure haben,

welche das Holz befehen und darüber specielle Aufgaben und Beschreibung der Partien geben, worauf dann in Memel mit den Eigenthümern der Hölzer gehandelt wird. Von Ruß aus geschieht die Flößung über das kurische Haff auf Gefahr des Memeler Kaufmanns! Hierbei sind nun fast in jedem Jahre Verluste zu beklagen, die oft den beim Geschäft verhofften Gewinn aufwiegen, mitunter ihn gar übersteigen.

Zur besseren Orientirung bitten wir die angefügte Karte zu betrachten, auf welcher der hier in Frage kommende Theil des Memelstroms und des kurischen Haffes verzeichnet ist. Ein Blick darauf wird hinreichen, den ganzen Umfang der Gefahr zur Anschauung zu bringen, der die Holzflöße auf dem Wege über Haff ausgesetzt sind.

Von Ruß, wo die Flöße vollständig umgearbeitet, und in ihren Bestandtheilen fester zusammen geschlossen werden müssen, haben dieselben bis zum Ausfluß der Memel in das Haff noch eine Strecke von etwa $1\frac{1}{2}$ Meilen in der Richtung nach Westen zurückzulegen. Der Weg über Haff ist dann noch 6—7 Meilen lang, ehe sie Memel erreichen. Nun ist aber das kurische Haff weit und breit berüchtigt wegen seiner kurzen Stosbrollen und wegen der darauf herrschenden unregelmäßigen und oft überaus heftigen Winde. Wir erleben im Herbst Weststürme, die schon Orkane genannt werden können. Dann wird das Wasser des Haffes in wenigen Stunden mit furchtbarer Gewalt auf die preussische Ostküste hinaufgeworfen und das flache Land meilenweit überschwemmt. Für die unbehüllichen, schwer zu lenkenden Flöße ist dann an eine Sicherung nicht zu denken; sie sind rettungslos dem Spiel der Wellen hingegeben, werden aufgerissen, zerschlagen und in ihren Bestandtheilen weit auf

das Land geworfen, von wo sie nur mit ungeheuern Kosten wieder in's Wasser zurückgebracht werden können. Die besonders werthvollen eichenen Hölzer sinken wegen ihrer Schwere unter und gehen auf diese Weise verloren. Und dennoch ist dieser Transport über Haff noch nicht einmal das Schwierigste und Gefährlichste. Der größte Feind der Holzflöße ist die sog. Windenburger Ecke, eine Landzunge, die sich am Ausfluß der Memel etwa eine halbe Meile weit in's Haff hinein erstreckt, und von größern und kleinern weit in das Fahrwasser hinein gelagerten Steinmassen besonders an ihrer Spitze eingefast und umschant ist, auf deren Forträumung die Memeler Kaufmannschaft bereits vor etwa 30 Jahren bedeutende Kosten ganz vergeblich aufgewendet hat. Da diese Landzunge die Richtung von Osten nach Westen nimmt, die Flöße sich aber nicht auf die Mitte des an dieser Stelle noch mehrere Meilen breiten Haffes hinauswagen dürfen, sondern sich in der Nähe des Landes halten müssen, so können sie die Windenburger Ecke ohne Aufenthalt nur bei gänzlicher Windstille oder bei günstigem Südostwind umschiffen. An keiner andern Stelle des Haffes ist aber die Windrichtung so launisch wandelbar und so schwer zu berechnen als hier, und ebenso unsicher und veränderlich ist die durch die Steinmassen und Untiefen gebrochene und abgelenkte Strömung. Die Flöße sind daher entweder zu dem Wagniß genöthigt, auch bei ungünstigem Winde „sich um die Ecke zu winden“, wobei sie leider oft von plötzlichen Stürmen erfaßt und von den Wellen zer schlagen werden, oder sie müssen am Ausfluß des Stroms liegen bleiben und auf günstigen Wind warten, wo sie jedoch kaum besser geschützt sind, indem sie jeden Augenblick Gefahr laufen, bei ausbrechendem Sturm und dadurch hervorgerufenem

Anschwellen des Stroms auf die weithin überstauten Wiesen vertrieben zu werden. Bei der Unbeständigkeit der Witterung gerade in den Monaten, in welchen die Hölzer nach Ruß gelangen und von dort weiter geschafft werden müssen, sind alle Erfahrungen und vorausgetroffenen Vorsichtsmaßregeln oft unzureichend, die Gefahr zu vermeiden oder abzuwenden. Plötzliche Stürme und reißende Strömungen zerstören mitunter in wenigen Stunden Flöße von 100,000 und mehr Thälern an Werth und bedrohen selbst Menschenleben.

Der Schaden für den Einzelnen ist danach oft ungeheuer und um so empfindlicher, als es für Holzflöße keine Asscuranzen giebt! Der Kaufmann, der mit Holz handelt, weiß einen großen Theil seines Vermögens auf dem Wasser schwimmen und ist von Zufällen abhängig, die ihn in einem Tage zu ruiniren im Stande sind.

Bei sehr günstigem Wetter schon dauert der Transport über Haß mehrere Tage; bei widrigen Winden verzögert die Ankunft sich oft wochenlang. Die Flößerleute sind dann so lange auf dem Wasser und werden gehindert, die inzwischen in Ruß eintreffenden neuen Flöße zu bearbeiten und fortzuschaffen. Dabei geht die beste Zeit des Jahres verloren, und ein großer Theil der Hölzer muß auf dem Memelstrom bis zum nächsten Jahre Winterlager nehmen, wofür natürlich beträchtliche Kosten (ca. 4 Thlr. pro Schock) entstehen. Derselbe Nachtheil tritt ein, wenn die fertigen Flöße Wochenlang am Ausfluß der Memel beim Dorf Minge auf günstigen Wind zur Umseglung der Windenburger Ecke warten müssen. Die Flößerleute liegen dann arbeitslos, sind aber unabhkömmlich, weil sich das Wetter jede Minute ändern kann. Inzwischen sammeln sich in Ruß ungeheure Massen

Holz auf, für deren Bearbeitung die Kräfte fehlen. Im Jahre 1846 z. B. lagen 37 Flöße wochenlang, auf günstigen Wind zur Umsegelung der Ecke wartend. Inzwischen sammelten sich ca. 100,000 Stück Balken und Rundholz in Ruß an, die weder in Sicherheit gebracht, noch in Flöße umgearbeitet werden konnten. Ein Sturm warf nicht nur die 37 Flöße auseinander, sondern trieb auch über 56,000 Stück Balken und Rundholz meilenweit auf's Land. Der entstandene Schaden berechnete sich sehr mäßig auf 70,172 Thaler. In andern Jahren hat der Schaden 50—60,000 Thaler betragen; kein Jahr bleibt ohne jede Unglücksfälle, und der jährliche Schaden läßt sich durchschnittlich auf 20,000 Thlr. tariren. Diese Summen bleiben beim Holzgeschäft außer aller Rechnung, und sind daher für den Kaufmann rein verloren. Solche Zustände sind, das wird unzweifelhaft zugegeben werden müssen, unerträglich.

Es sind aber nicht diese directen Verluste allein, die dabei zu beklagen sind; der Schaden, der dem Handel durch die wochenlange Verzögerung der Transporte, durch die Unterbrechung der Zufuhren, durch die Unregelmäßigkeit der Beförderung und durch die Unsicherheit der Ankunft der Hölzer erwächst, ist in jedem Jahr sehr bedeutend, wenn er sich gleich nicht auf so bestimmte Zahlen bringen läßt. Man erwäge nur, daß ein großer Theil der Hölzer, wie schon oben angegeben, erst in Memel zum Export verarbeitet wird, und daß, wenn die Zufuhren sich verzögern oder ganz ausbleiben, sowohl die Schneidemühlen keine Beschäftigung haben, als auch die dazu bedungenen Menschenkräfte keine Verwendung finden können. Eine solche Stockung der Geschäfte hat nicht nur für den Augenblick, sondern für längere Zeit hinaus sehr üble Folgen, indem nun auch die Verschif-



fung zur See nicht nach Wunsch und rechtzeitig gefördert werden kann. So sind bedeutende Einbußen unvermeidlich. Die Nothwendigkeit, den Haffweg um die Windenburger Ecke herum benutzen zu müssen, macht ferner den Aufwand regelmäßig hinzutretender Kosten erforderlich, die ohnedies vermieden werden möchten. Einmal nämlich müssen die in kleinen Triften von Rußland eingehenden Holzflöße in Ruß zur Reise über Haff in große Flöße umgearbeitet, mit Tauwerk, Ankern und Segeln versehen werden, wofür sich ca. 3 Thlr. Mehrkosten pro Schock Balken, Rundhölzer etc. ergeben. Andererseits müssen die auf den Triften eingeführten Stäbe-, Klapp- und Brennholzer in Ruß oder dessen Umgegend gelandet und zur Weiterreise nach Memel in Fahrzeuge umgeladen werden, was ebenso wie das Aufstapeln der nicht verkauften oder in der Expedition aufgehaltenen Holztriften im Spätherbst große Kosten verursacht. —

So ungeheure Uebelstände konnten sich nicht Jahr aus, Jahr ein erneuern, ohne schon frühe beim Memeler Kaufmannsstande das Nachdenken rege zu machen, wie denselben abzuhelpen sei. Schon zu Anfang dieses Jahrhunderts, wenn nicht schon unter der Regierung Friedrich's des Großen, tauchten Vorschläge auf, die jedoch keine Consistenz erhielten, da es an Mitteln zu ihrer Ausführung fehlte. Endlich brachte im Jahre 1846 der Commerzienrath Gubba beim Vorsteheramt der Kaufmannschaft den motivirten Vorschlag ein:

zur Abwendung der Gefahr für die Flöße die Windenburger Ecke zu durchstechen.

Er berechnete die Länge des Durchstichs auf ca. 500 Ruthen und die Kosten auf ca. 31,000 Thlr. Es blieb jedoch bei der Aufnahme einer Zeichnung und dem Nivellement mehrerer

Vertlichkeiten. Die politische Unruhe der folgenden Jahre hinderte die weitere Verfolgung der Angelegenheit.

Im Jahre 1853 überreichte dann der Commerzienrath Mason ein neues Promemoria mit einem ausgearbeiteten Statut für die Actiengesellschaft zur Canal-Anlage zwischen der Minge und dem Drawöhneflusse.

Es wurde darin projectirt, einen Canal-Durchstich vom Flusse Minge unterhalb Sakuten bis zum Drawöhnefluß unterhalb Schließ in solcher Breite zu führen, daß Fahrzeuge und Flöße, letztere in unverändertem Zustande, beim Dorfe Minge in den Fluß gleichen Namens, durch diesen zum Canal und darauf die Drawöhne herunter in's kurische Haff gelangen könnten. Vom Ausfluß der Drawöhne an sollten die Flöße die Strecke bis nach Memel, etwa noch 3 Meilen, über das hier nicht mehr breite und weniger gefährliche Haff zurücklegen. Die Kosten für diese Anlage waren auf ca. 250,000 Thlr. berechnet und sollten durch Actien zu je 100 Thlr. aufgebracht werden. Eine beigefügte Rentabilitätsberechnung stellte den Actionairen sehr günstige Erfolge in Aussicht.

Das Vorsteheramt der Kaufmannschaft erkannte das Unternehmen als sehr nützlich für den Memeler Handelsstand an, und legte das Project dem königlichen Landes-Ministerium vor. Auch diesmal blieb es beim Entwurf.

Endlich nahm der Commerzienrath Gubba die Angelegenheit nochmals in die Hand, veranlaßte nochmals die erforderlichen technischen Vorarbeiten, stellte für den Canal eine gegen die Mason'sche Vorlage etwas veränderte Linie zur Verbindung der Minge und Drawöhne auf, und brachte unterm 20. April 1858 das neue Project ein, setzte auch

den Oberpräsidenten der Provinz davon in Kenntniß, dessen lebhaftem Interesse für unsern Handel wir es zu verdanken haben, daß dasselbe dem königlichen Handels=Ministerium empfohlen und der Ausführung näher gebracht wurde, was wir hiermit dankbar anerkennen.

Unterm 6. Juli 1858 beauftragte nun der Handels=Minister den Geheimen Ober=Baurath Hagen mit der Untersuchung der Sachlage an Ort und Stelle und mit der Einreichung eines Gutachtens. Die Besichtigung fand am 31. Juli statt. Das darauf schon unterm 2. August abgestattete Gutachten spricht sich höchst günstig für das Unternehmen aus, erkennt die große commercielle Bedeutung der angeregten Canalsverbindung unbedingt an, findet, daß selten zu einem gleich wichtigen Unternehmen die localen Verhältnisse so günstig seien wie hier, und giebt dann der Gubba'schen Linie den Vorzug.

Der Handels=Minister entschied sich diesem Gutachten zufolge für den Bau auf Staatskosten und beauftragte unterm 20. September 1858 den Oberpräsidenten von Preußen, die noch erforderlichen Ermittlungen zu veranlassen. Erst durch Verfügung vom 26. November gab die königliche Regierung zu Königsberg der Hafen=Bau=Inspection zu Memel hierzu nähere Anweisung.

Seitdem haben wir leider wenig Gelegenheit gehabt, uns über Förderung des Werks durch diese so einflußreiche Behörde zu freuen. Im Gegentheil können wir uns des Verdachts nicht erwehren, daß dort mit zu großer Aengstlichkeit jede dem Memeler Handel gewährte Begünstigung nach dem Nachtheil gemessen wird, der möglicherweise daraus dem Königsberger Handel entstehen könnte. Wir denken nicht entfernt daran, derselben eine unparteiische Abwägung unserer

beiderseitigen, oft mit einander collidirenden Interessen zum Vorwurf machen zu wollen; wir wünschen sie gerade. Aber es kann uns nicht verdacht werden, wenn wir mit einiger Besorgniß sehen, wie sich stets für Königsberg das lebhafteste Interesse äußert, wenn es sich um die für den dortigen Handel erspriesslichen Einrichtungen handelt, und wie wenig trotz vielfacher Bitten und Beschwerden Arbeiten beschleunigt werden, die für unsere nothwendigsten Bedürfnisse angeordnet sind. Königsberg hat freilich den großen Vortheil voraus, seine Interessen stets ante oculos demonstriren zu können.

Die Ausführung der angeordneten Vorarbeiten verzögerte sich wider Erwarten hauptsächlich deshalb, weil die königliche Regierung trotz mehrfacher Erinnerungen des Oberpräsidenten mit der Anweisung von nothwendigen Vorschüssen für die Geometer zurückhielt, über ein volles Jahr bis zum 13. December 1859, wo dann endlich die fertigen Pläne eingereicht werden konnten. Einen Monat später, unterm 19. Januar 1860 sandte die königliche Regierung die vollständigen Entwürfe an das Ministerium ab.

Im Sommer 1860 wurde dann eine nochmalige Besichtigung durch den Ober-Baurath Lenge nothwendig befunden, der sofort erkannte, daß der nur bis zur Drawöhne geführte Canal ein halbes Werk sein würde und daß die Anlage nur dann den beabsichtigten Zweck erreichen könne, wenn der Canal bis zur Schmelstelle, einem kleinen Flüsschen nicht weit von Memel, fortgesetzt werden sollte.

Der Handels-Minister ging auf diese Erweiterung des Planes mit dankenswerther Bereitwilligkeit ein, und veranlaßte durch die königliche Regierung die nöthige Vervollständigung der Vorarbeiten in diesem Sinne.

Nun fehlte es aber wieder an einer geeigneten Persön-

lichkeit zur Ausführung der gewünschten Arbeiten, und nachdem eine solche endlich aufgefunden war, schleppten dieselben sich bis Mitte Februar 1861 hin. Inzwischen wurden im Herbst 1860 wieder 20 Flöße an der Bindenburger Ecke zerschlagen.

Für die Fortführung des Canals von der Drawöhne bis zur Schmelztelle, also bis zum Holzstapelplatz Memels, sind nun drei Wege in Vorschlag gebracht. Man kann:

- a) einen durch Deiche vor Versandung geschützten Canal durch's Haff baggern;
- b) einen Canal durch's feste Land graben;
- c) beide Wege mit einander verbinden.

Die Kosten der Anlage ad a würden dann auf 586,000 Thlr.,

= " " " " ad b " " " 930,000 "

= " " " " ad c " " " 570,000 "

zu stehen kommen. Trotz der größeren Billigkeit der letztern Anlage würde deren Ausführung und Unterhaltung sehr schwierig und kostbar sein, und der mit den Vorarbeiten beauftragte Sachverständige hat sich daher für den zweiten sicheren Weg mit 930,000 Thlr. Kosten entschieden.

Die Verdreifachung der Kosten gegen die erste Anlage scheint jedoch im Handels=Ministerium Bedenken erregt zu haben. Es kam wenigstens im September 1861 an das Vorsteheramt der stark niederschlagende Bescheid:

„daß die Ausarbeitung eines theilweise neuen, anscheinend vortheilhafteren Projectes angeordnet worden sei, um die Erreichung des erheblichen Zwecks mit möglichster Kostenersparung zu sichern.“

Wir sahen unsere Hoffnungen wieder in unbestimmte Ferne gerückt, wurden aber schließlich durch die Nachricht erfreut, daß das Handels=Ministerium sich bestimmt

für die Ausführung des Canals bis zur Schmelstelle entschieden, die Linie von der Minge bis zur Drawöhne auch bereits genehmigt habe und die Ermittlung der neuen Linie bis zur Schmelstelle sofort veranlassen werde. Wir dürfen also wohl mit Zuversicht darauf bauen, daß mit den Erdbarbeiten schon im kommenden Sommer vorgegangen werden wird. —

In der That kann der Canal vollständig nur dann den vorgesteckten Zweck erfüllen, wenn er ein Mittel wird, die Gefahren des kurischen Haffes gänzlich zu vermeiden, wenn er also bis Memel hin geführt wird. Schwerlich würden auch die älteren Projecte die Drawöhne als Ausgangspunkt genommen haben, wenn es damals nicht vor Allem darauf angekommen wäre, mit möglichst geringen Privatmitteln und unter besonders günstigen Bedingungen für die Unternehmer einen Canalbau zu Stande zu bringen, durch den wenigstens die Hauptgefahr der Windenburger Gefe beseitigt werden konnte.

Nach dem Gubbasschen Project brachte das Holzgeschäft allein unter Berechnung niedriger Canalzölle für die einzelnen Holzarten nicht nur die jährlich auf 12,750 Thaler ermittelten Unkosten auf, sondern ergab noch einen jährlichen Ueberschuß von 8850 Thaler zur Amortisation des Anlagekapitals.

Nach der Mason'schen Vorlage wurden den Actionairen lediglich aus den Einnahmen für den Holztransport 10 pCt. des Anlage=Capitals in Aussicht gestellt.

Trog dieser offenbaren Vortheile aber blieb es bedenklich, daß die Hölzer noch immer einen Weg von mehreren Meilen über das Haff zurückzulegen hatten. Dasselbe ist zwar von der Drawöhne ab nicht mehr sehr breit und selten

so bewegt, als der südlichere Theil, aber die Erfahrung hat doch gelehrt, daß schon öfters bei ausbrechendem Sturm die Flöße auch auf der Strecke von der Drawöhne bis Memel zerfchellt und auf's Land getrieben sind. Ein Theil der Gefahr blieb also immer noch bestehen, und es konnten Zweifel darüber laut werden, ob es wirklich, wie gehofft, möglich sein würde, die Flöße nach Memel zu schaffen, ohne vorher in Ruß die kostspielige Umbindung derselben zu bewirken. Auch die Abnahme der Hölzer am Ausfluß der Drawöhne würde auf mancherlei Schwierigkeiten gestoßen sein, selbst wenn sich die Voraussetzung begründet gezeigt hätte, daß dieses Geschäft durch bloße Commis der Memeler Häuser besorgt werden konnte.

Vorzüglich aber wurde von mancher Seite die Hoffnung als illusorisch bezeichnet, daß es gelingen werde, durch Vermittelung des Minge = Drawöhne = Canals Wittinnen nach Memel zu bringen und dadurch dem Getreidehandel einen neuen Weg zu bahnen. Es blieb zu bedenken, ob diese langen, schwerfälligen schwachgebauten Fahrzeuge sich selbst auf weniger gefährliche Stellen des Haffes herauswagen könnten, ob nicht das Risiko, so werthvolle Ladungen ohne jede Sicherheit auf einem so tückischen Wasser schwimmen zu lassen, den Handel von Unternehmungen in dieser Richtung abschrecken würde? Dann war freilich kaum die Hälfte von dem erreicht, was durch einen Canal überhaupt erreichbar schien; die Gefahr war beim Holzhandel nicht völlig beseitigt und der Getreidehandel für Memel doch nicht gesichert. Es war aber eben das zweite, wenn auch Anfangs noch nicht klar ausgesprochene Ziel, Memel durch seinen Canal diejenigen Vortheile zuzuwenden, welche Königsberg durch den schon in den Jahren 1688—1692 geschaffenen Friedrichs-

graben erlangt hat. Die Rücksicht auf die Gefahr, der die Wittinnen auf dem kurischen Haffe auch nach jener Seite hin ausgesetzt waren, und die Befürchtung, dadurch den Handel mit russischem Getreide ganz zu verlieren, brachte für Königsberg den großen und kleinen Friedrichsgraben zu Stande, und dieser Ort hat hauptsächlich dadurch die besten und reichlichsten Zufuhren an allen russischen Producten und das sicherste russische Ex- und Importgeschäft an sich gezogen. Nach seinen eigenen Berichten gelangen jährlich etwa 200 Wittinnen nach Königsberg und ihre Zahl ist eher im Zu- als im Abnehmen begriffen. Wollte Memel bisher nur einen kleinen Antheil an diesem Wittinnenhandel haben, so mußten die Waaren in Tilsit durch einen Commissionair zu den Königsberger Marktpreisen angekauft und zu Kahn nach Memel geschafft werden. Außer Provision, Courtage, Ueberverladungskosten und Strom-Assurance waren oft sehr hohe Kahnfrachten zu zahlen, die sich in's Unglaubliche steigerten, so oft das Geschäft sich ungewöhnlich ausdehnte. Daneben waren diese, bereits in Tilsit bezahlten Güter, jeder Veruntreuung und Verfälschung auf dem Transport von dort bis hierher ausgesetzt. Ganz ebenso schlimm, wenn nicht schlimmer, gestaltete sich für Memel der Handel mit Häringen und Salz, den Hauptausfuhr-Artikeln der Wittinnen. Um nur einen Theil derselben zu befrachten, mußten wir in der Regel zu billigeren, als den Königsberger Preisen, verkaufen, und außerdem die Waren auf unsere Gefahr und Kosten in die Wittinnen nach Tilsit liefern.

Die Fortsetzung des Canals bis Memel sichert unserm Handelsstande unter allen Umständen einen beträchtlichen Antheil an dem russischen Getreidegeschäft und vorzüglich darnach fühlen wir uns dem Handels-Ministerium für die

Bereitwilligkeit, „die Anlage möglichst vollkommen herzustellen“, zum größten Danke verpflichtet.

Es ist auch nicht im Mindesten zu bezweifeln, daß die Wittinnen ebenso gern durch den Minge-Schmeltelle-Canal nach Memel, als durch den Friedrichsgraben nach Königsberg gehen werden und daß Memel auf diese Weise wieder in die Rechte eingesetzt werden wird, welche ihm seine natürliche Lage angewiesen zu haben scheint. Wir rechnen nicht mit Phantasie-Zahlen, wenn wir uns von dem Canal einen bedeutenden Aufschwung unseres gesammten Handels versprechen.

Die Rentabilität des Canals, auch wenn derselbe ein Anlagecapital von mehr als 900,000 Thaler erfordert, ist für den Staat außer Zweifel. Die Berechnungen für die älteren Projecte können hierbei keinen sicheren Anhalt geben, da sie Kosten und Einnahmen unter Berücksichtigung des Umstandes veranschlagten, daß nach wie vor der Weg über Haff von der Drawöhne aus zurückzulegen bleiben würde. Es mußten daher einerseits Kosten für die Flößung der Hölzer über diese Strecke berechnet, andererseits die Canal-Zollgefälle so niedrig normirt werden, daß sie mit den Flößungs- und sonstigen Kosten zusammen noch nicht die Höhe der früheren Unkosten für den Transport erreichten. Wird der Canal aber bis Memel geführt, so hört die Zwischenstation Ruß gänzlich auf, das Holz wird in derselben Weise, in der es bisher von Rußland bis nach Ruß gebracht ist, nun bis unmittelbar nach seinem Bestimmungsort Memel durch die russischen Lieferanten selbst befördert, es fallen daher sämtliche, bisher in Ruß und für die Flößung von Ruß bis Memel entstandene, gewöhnliche und außergewöhnliche Kosten fort, und es treten

an deren Stelle lediglich die Canalzölle.*) Diese bisherigen Ausgaben betragen nach den älteren Rentabilitäts-Berechnungen pro Schock:

a) auf Balken:

Expedition in Ruß . . .	1	Rthlr.	—	Sgr.
Behammern	—	=	2	=
Stangen	—	=	15	=
Flößung durchschnittlich . .	7	=	15	=
	9	Rthlr.	2	Sgr.

b) auf Rundholz:

Expedition in Ruß . . .	1	Rthlr.	—	Sgr.
Behammern	—	=	2	=
Stangen	—	=	15	=
Flößung durchschnittlich . .	8	=	15	=
	10	Rthlr.	2	Sgr.

c) auf eichene Balken:

Expedition in Ruß . . .	1	Rthlr.	—	Sgr.
Behammern	—	=	2	=
Stangen	—	=	15	=
Flößung durchschnittlich . .	9	=	15	=
	11	Rthlr.	2	Sgr.

*) Allerdings geht durch den Minge-Schmeltelle-Canal das bisher in Ruß betriebene Expeditions-geschäft ein. Dasselbe hat aber ohnehin kein selbstständiges Leben gehabt und verdankt sein Dasein lediglich der traurigen Nothwendigkeit, daß die für Memel bestimmten Hölzer nicht am Bestimmungsort selbst abgenommen werden können. Die Verluste, die dem Memeler Handelsstande daraus erwachsen, sind ungleich größer, als der Vortheil, den einige Expeditoren von dieser Sachlage ziehen. Mit Recht hat daher die Rücksicht auf Ruß die Annahme des Canalprojectes im Handels-Ministerium nicht hindern können, und das um so weniger, als es auf der Hand liegt, daß der aus der Verenthaltung des Canals nothwendig folgende Verfall des Memeler Holzhandels das Expeditions-geschäft in Ruß ganz von selbst um seine jetzige Bedeutung bringen und schließlich aufheben müßte. —

d) auf Wagenschoß:

Expedition in Ruß	1	Thlr. —	Sgr.
Behammern	—	=	2 =
Stangen	—	=	15 =
Flößung durchschnittlich	9	=	15 =
	11	Thlr. 2	Sgr.

e) auf Stäbe:

Expedition in Ruß	2	Sgr.
Fracht durchschnittlich	18	=
	20	Sgr.

Nach anderweitiger Ansicht sind aber diese Kosten noch zu niedrig gegriffen und namentlich dürfte das Flößerlohn von Ruß bis Memel durchschnittlich 20 Sgr. pro Schock mehr betragen, als oben berechnet. Auch wird für das Theilen der Hölzer in Ruß 2 Thaler pro Schock bezahlt, die in obigen Sägen nicht enthalten sind. Da indessen nicht alle Hölzer getheilt werden, so dürfte es richtig sein, wenn man durchschnittlich 1 Thlr. pro Schock in Anschlag bringt, jedoch also zu den ermittelten Unkosten noch $1\frac{1}{2}$ Thlr. pro Schock hinzutreten.

Unsere jährliche Holzabfuhr von Rußland beträgt durchschnittlich in runden Zahlen:

- a) ca. 1,500 Schock fichtene Balken à 360 Faden oder 2,250 Schock in Stücken oder kleine Schocke,
- b) ca. 1,500 Schock fichten und tannen Rundholz à 360 Faden oder 3000 Schock in Stücken oder kleine Schocke,
- c) ca. 100 Schock eichene Balken und Rundholz à 360 Faden oder 200 Schock in Stücken oder kleine Schocke,

d) ca. 3000 Stück Wagenschoß und.

e) = 21,000 Schock Stäbe, *)

und es entstehen dadurch für den Transport dieser Hölzer von Ruß nach Memel unter Berücksichtigung des Zuschlages von 1% Thaler zu den vorerwähnten Sägen folgende jährliche Kosten:

a) für	2,250 Schock à 10 Thlr. 22 Sgr.	24,150 Thlr. — Sgr.
b) =	3,000 = = 11 = 22 =	35,200 = — =
c) =	200 = = 12 = 22 =	2,546 = 20 =
d) =	50 = = 12 = 22 =	636 = 20 =
e) =	21,000 = = — = 20 =	14,000 = — =
		<hr/> 76,532 Thlr. 10 Sgr.

wozu man noch füglich die Provision rechnen kann, welche auch der Holzverkäufer an den Expéditeur in Ruß zahlen muß und die nach derselben Quote festgestellt wird wie für

*) Anmerk.: Nach dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre stellen sich diese Zahlen genauer, wie folgt:

1,520 Schock	fichtene Balken und Mauerlatten,	} à 360 Stücken.
1,721 =	fichten und tannen Rundholz,	
58 =	eichene Balken und Barkhölzer (es fehlt hier das eichene Rundholz, das in die jährlichen Handelsberichte nicht aufgenommen, wohl aber in den oben notirten ca. 100 Schock eichenen Hölzern berücksichtigt ist).	
3,427 Stück	Wagenschoß und	
21,269 Schock	Stäbe.	

Diese Zahlen übersteigen im Ganzen noch die oben angegebenen runden Summen, bei welchen wir es jedoch belassen haben, da sie schon den früheren Rentabilitäts-Verechnungen zu Grunde gelegt sind. Nur bei Stäben ist die Differenz der zehnjährigen Durchschnittszahl mit der frühern Annahme (nur ca. 13,500 Schock) so groß, daß wir hier die genauere Zahl einzustellen genöthigt waren. —

den Memeler Käufer, also im Ganzen ca. 6,900 Thlr. — Sgr.
 beträgt, so daß durch den Canal
 in Summa ca. 83,432 Thlr. 10 Sgr.
 erspart werden.

Würde man wirklich diese volle Summe künftig als Canalzoll zahlen müssen, so würde der Canalweg sich dennoch viel günstiger stellen, als die frühere Art des Transports, da nicht nur die Gefahren des kurischen Haffes vermieden, und die bedeutenden Verluste bei den geschilderten Unglücksfällen erspart, sondern auch die auf 4 Thaler pro Schock zu veranschlagenden Kosten für Winterlagerung in Ruß in Fortfall kommen müßten, Ersparnisse, die gewiß jeden Holzhändler bestimmen würden, den Canal trotz der beträchtlichen Zollgefälle zu benutzen.

Aber der Canal braucht gar nicht einmal eine jährliche Einnahme von mehr als 80,000 Thalern, um durch sich selbst zu bestehen. Zur Sicherung der Rentabilität selbst bei Veranschlagung des höchsten von den Sachverständigen beanspruchten Anlagecapitals, sind nur jährlich aufzubringen:

- a) Die Zinsen von dem Anlagecapital von
 930,000 Thalern à 5 pCt. . . . 46,500 Rthlr.
- b) Unterhaltungskosten, Gehälter für
 Beamte etc. 3,500 =
 (für den Minge-Drawöhne-Canal
 früher nur auf 2,700 Thaler jährlich
 lich berechnet)

in Summa ca. 50,000 Rthlr.

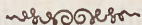
Erwägt man ferner, daß jährlich ca. 2000 Rähne mit Flachs, Lumpen, Knochen, Getreide etc. den Strom herunter und ebenso viele mit Salz, Häringen und Steinkohlen

befrachtet nach Rußland zurückgehen, daß die meisten derselben aber ebenfalls den Canalweg wegen der schnelleren Beförderung, wegen der größeren Sicherheit und wegen der Ersparniß der Versicherungsprämie wählen werden, und daß endlich sämtliche Wittinnen, die Memel erreichen wollen, den Canal benutzen müssen, so läßt sich danach mit voller Zuversicht behaupten, daß die Rentabilität des Canals selbst dann außer Frage steht, wenn die Zollgefälle für die einzelnen Holzgattungen auch nur auf die Hälfte derjenigen Beträge normirt werden, welche davon bisher an Unkosten zu berechnen waren. In diesem Falle würde mit Bestimmtheit zu erwarten sein, daß die gesammte Holzabkunft den Canalweg nehmen wird, und die Erleichterung, die dem Handel durch diese Verringerung seiner bisherigen Unkosten entstehen würde, müßte segensreich auf das ganze Geschäft einwirken, und die Bedeutung Memels für diese Handelsbranche noch erhöhen. —

Dieses günstige Resultat kann nicht mehr auf den Entschluß des Ministeriums einwirken, sich der Canalanlage überhaupt anzunehmen; der Entschluß ist bereits gefaßt: aber es kann vielleicht etwas dazu beitragen, die Inangriffnahme und Ausführung zu beschleunigen. Wiederholen wir's zum Schluß noch einmal:

der Minge=Schmelstelle=Canal ist für Memel ein dringendes Bedürfniß, — eine Lebensfrage!

Soll uns geholfen werden, so muß uns schnell geholfen werden. —



Die Insterburg-Tilsit-Memeler Eisenbahn.

So wesentliche Dienste der projectirte Minge-Schmeltel-Canal unserm Holz- und Getreidehandel leisten würde, so fraglich bleibt es doch, ob selbst der vorzüglichste Wasserweg es mit Schienenwegen aufnehmen kann, ob er uns also wirksam helfen wird, die Concurrenz mit Libau und Königsberg zu bestehen, sobald diese Orte Eisenbahnverbindungen mit den gemeinschaftlichen Hinterländern unseres Handels vor Memel voraus haben.

Wir geben damit zugleich den Standpunkt an, auf welchem wir zur Eisenbahnfrage stehen. Es kann sich nicht fragen, ob Memel an und für sich zur Erhaltung und Erweiterung seines Handels eine Eisenbahnverbindung mit seinen Bezugsorten braucht, sondern nur, ob Memel relativ eine solche Eisenbahnverbindung braucht, weil seine Nachbar- und Concurrenz-Häfen durch Schienenwege mit ihren unter einander und mit Memel gemeinsamen Bezugsorten in Verbindung gesetzt sind oder in Kurzem gesetzt werden. Es handelt sich weiter nicht in erster Linie darum, ob der Staat durch den Bau der gewünschten Zweig-

bahn ein rentables Geschäft macht, sondern vor Allem darum, ob Memel überhaupt in Zukunft noch eine Handelsstadt bleiben und ob der Staat lieber Memel gänzlich aufgeben oder eine Eisenbahn für Memel bauen will, auch wenn sie sich Anfangs nicht rentirt.

Diese Sätze erfordern eine nähere Darlegung unserer Verhältnisse, wenn schon ihre Richtigkeit im Allgemeinen von denen nicht bestritten werden wird, die sich aus dem Vorigen über die geographische und politische Lage unseres Orts und über seine Handelsgeschichte eingehend informiert haben.

Memel ist auf den Handel mit russischen Producten angewiesen, und Memel muß für seinen Import hauptsächlich Absatzorte in Rußland suchen. Nach beiden Richtungen concurrirt es mit Königsberg und Libau.

Memels Hauptexportartikel außer Holz sind:

Flachs,
Getreide und Leinsaat,
Knochen und Lumpen,
Felle, rohe Häute und Borsten.

Bezugsorte für diese Artikel sind:

- 1) die uns zunächst liegenden im Norden und Osten an unsern Kreis und die Nachbarkreise angrenzenden russischen Districte Curlands und Samoilens;
- 2) diejenigen russischen Gouvernements, deren Stapelplatz vorzüglich Rowno ist.

Auf den Gebieten ad 1 concurriren wir hauptsächlich mit Libau, auf den Gebieten ad 2 mit Königsberg, doch sind bestimmte Grenzen keineswegs zu ziehen möglich.

Libau hat keine schiffbare Wasserverbindung mit dem

Innern Rußlands. Es war bisher genöthigt, seinen Export zum Theil aus Entfernungen von 30—40 Meilen im Sommer per Aue auf sehr schlechten Landwegen, im Winter auf Schlitten heranzuziehen. Memel bezieht mehrere Ausfuhrartikel, namentlich Leinfaat, Flachs, Felle und Häute, aber auch Getreide, Lumpen und Knochen aus diesen Districten auf gleiche Weise zu Lande über die Grenzzollämter Polangen-Nimmersat, Grottingen-Bajohren und Garzden-Laugallen, welche beide letztere mit Memel durch Kreis-Chaussees in Verbindung gesetzt sind. Memel ist der natürliche Absatzort für diese Districte; ihre Zufuhren, namentlich von Flachs und Leinfaat, sind daher bis jetzt ebenso bedeutend, als regelmäßig und gesichert gewesen. Die Lieferanten tragen stets die Transportkosten bis Memel, bei Flachs ferner den russischen Ausgangszoll mit 8 Sgr. und den preussischen Eingangszoll mit 5 Sgr. pro Ctr. Weitere Unkosten entstehen ihnen nicht. Für Leinfaat ist $1\frac{1}{4}$ Sgr. pro Ctr., für Weizen 2 Sgr., für die übrigen Getreidearten 6 Pf. pro Scheffel Zoll zu entrichten.

Memel hat bisher die Concurrenz Libau's wenig zu fürchten gehabt. Schon sein Hafen hat natürliche Vortheile vor dem Libau's voraus, die keine Kunst vollständig ersetzen kann. Libau ist überhaupt erst gegen Ende des 17ten Jahrhunderts durch eine künstliche Verbindung eines Landsees mit der See zu einem Hafenplatz gemacht. Die Einfahrt ist unbequem und enge, durch Sandbänke überdies behindert; das Fahrwasser hat durchschnittlich nicht über 10 Fuß Tiefe, ist also nur für kleine Schiffe passirbar. Dazu ist der Hafen mitunter im Winter Monate lang durch Eis gesperrt und dadurch unbrauchbar für die Schifffahrt. Hätte Memel zu Rußland gehört, man wäre dort schwerlich jemals auf die

Idee gekommen, aus Libau einen Seehafen zu machen. Ein irgend erwähnenswerther Aufschwung seines Handels im Laufe der Jahre ist daher auch nicht zu bemerken gewesen; im Gegentheil hat es bei manchen Branchen eher an Boden verloren als gewonnen. Daß Libau daher diese Concurrenz höchst empfindlich ist, und daß alle seine Anstrengungen darauf hingerichtet sind, den Handel Memels aus diesen Gebieten herauszuschlagen, versteht sich von selbst; ebenso, daß die russische Regierung dieses Bestreben anerkennt und unterstützt.

Wenden wir uns nun nach der andern Seite zu Königsberg, so müssen wir, um unser bisheriges Verhältniß zu diesem Ort klar zu legen, für den Augenblick vergessen, daß die Königsberg-Gydluhner-Eisenbahn bereits existirt. Memel und Königsberg sind alte Concurrenten, wie schon aus unserer Handelsgeschichte zu ersehen ist. Zieht man hier, wie billig, alle diejenigen sehr erheblichen Vortheile ab, die Königsberg dadurch vor Memel voraus hat, daß es den Export der meisten Producte unseres eigenen Landes, der Provinz Preußen, besorgt, und ebenso einen großen Theil seines Imports im Inlande absetzt, so läßt sich gleichwohl kaum bestreiten, daß die Lage Memels und Königsbergs den beiden Städten ungefähr gleich starke Chancen für ihren Handel mit Rußland und Polen gewährt. Für Beide ist der Wasserweg über den Niemen die natürliche Straße zu ihren gemeinsamen Hinterländern und zu deren Stapelplätzen, so jedoch, daß Memel in unmittelbarer Beziehung zu diesem Strom steht, Königsberg aber nur mittelbar durch die Deime und den Pregel zu ihm in Verbindung tritt. In so weit ist noch kein Grund ersichtlich, weshalb die eine dieser Städte die Concurrenz der andern zu fürchten hätte.

Der Memeler Kaufmann kann auf dem Markte zu Rowno handeln, wie der Königsberger; die Einkaufspreise sind dort für beide gleich; der russische oder preussische Ein- und Ausgangszoll bleibt ebenso derselbe. Die Transportkosten auf demselben Wasserwege bis zum kurischen Haff können in ihrer Höhe nicht abweichen, und würden überhaupt ungefähr gleich hoch sein, wenn Königsberg vom Ausfluß der Memel ab gleichfalls, wie Memel, das Haff benutzen müßte. Hier verdankt freilich Königsberg der Sorge des Staats bereits einen Vorzug, dessen Bedeutung im vorigen Capitel darge-
than ist: Königsberg kann das gefährliche kurische Haff durch den Friedrichsgraben umgehen. Aber wir haben auch schon ausgeführt, daß diese Ungleichheit leicht durch den uns versprochenen Minge-Schmelzstelle-Canal beseitigt werden könnte, und daß Memel dann alle Aussicht haben würde, auch beim Getreidehandel die Concurrenz mit Königsberg aufnehmen zu können. Der Canal könnte in wenigen Jahren hergestellt sein, und diese Frist würde Memel nicht veranlassen, die Hände muthlos in den Schooß zu legen und seinem Concurrenten das Feld zu räumen. Kurz, Memel durfte noch vor wenigen Jahren mit gutem Rechte aussprechen, daß ihm Nichts als der Canal fehle, um sich mit Königsberg auf die gleiche Stufe gestellt und in den Besitz gleich günstiger Communicationsmittel gesetzt zu sehen. —

Da warf ein Ereigniß mit einem Schlage alle diese so berechtigten Hoffnungen zu Boden: der Beschluß der russischen Regierung, Libau, und der Beschluß der preussischen Regierung, Königsberg durch Eisenbahnen mit den russischen Stapelplätzen, namentlich mit Rowno, in Verbindung zu setzen, machten einen dicken Strich durch alle unsere Berechnungen. Die Durchführung dieser Projecte mußte den Handel

Memels überhaupt in Frage stellen; die vollständige Isolirung Memels, seine völlige Abperrung von seinen Bezugsorten mußte die nothwendige und nächste Folge davon sein. Wir fragten uns bestürzt, wie Memel dieser seine Existenz bedrohenden Gefahr begegnen könne und wir fanden nur eine Antwort darauf:

Memel kann nur gerettet werden, wenn es eine gleiche Eisenbahnverbindung erhält und dadurch seinen Concurrenten wieder gleich gestellt wird.

Um dies klar zu machen, werden wir zweierlei dazuthun haben:

- 1) daß die Linien Kowno-Libau und Kowno-Königsberg wirklich den Memeler Handel gefährden;
- 2) daß eine Eisenbahnverbindung zwischen Kowno und Memel, hergestellt durch eine Zweigbahn von Insterburg über Tilsit bis Memel, diese Gefahr wirklich abzuwenden im Stande ist, daß wir also die Hülfe des Staats nicht für eine rettungslos verlorene Sache in Anspruch nehmen;

wir hoffen dann schließlich zeigen zu können:

- 3) daß sich im Gegentheil von der Memeler Bahn mit größter Wahrscheinlichkeit der segensreichste Aufschwung des Memeler Handels, damit verbunden aber die absolute Rentabilität der Bahn selbst in sichere Aussicht stellen läßt. —

Betrachten wir auf der beifolgenden Karte das Eisenbahnnetz, das sich von allen Seiten um Memel zusammenzieht, ohne auch bei diesem Ort einen zum Mittelpunkt führenden Faden anzuknüpfen! Die bereits im Bau begriffene große Verbindungsbahn zwischen den Hauptstädten

Rußlands und Polens, Warschau und Petersburg, streicht in langer, ziemlich gerader Linie über die Stapelplätze: Grodno, Wilna und Dünaburg, nicht weit von der südöstlichen Grenze der Provinz Preußen vorüber und durchschneidet in der ungefähren Richtung von Südwesten nach Nordosten die Hinterländer unseres Handels. Faßt man diese Linie als den Grundfaden des Netzes auf, so schließen sich an denselben drei Seitenfäden nach drei großen Hafenplätzen an, und setzen dadurch das Innere Rußlands und Polens mit der Ostsee in Verbindung. Es sind die Bahnen: Warschau=Thorn=**Danzig**, Wilna=Kowno=Cydkuhnen=**Königsberg** und Dünaburg=**Riga**. Diese Bahnen sind theils bereits fertig und dem Verkehr übergeben, theils in der Ausführung begriffen und der Eröffnung nahe. — Für uns hat die zweite Bahnlinie, deren Anfangs- und Endpunkte in Wilna und Königsberg liegen, die meiste Wichtigkeit. Fassen wir diese näher in's Auge, so ergiebt sich für sie Kowno als der eigentliche Knotenpunkt; hier schneiden sich zwei große Handelsstraßen: der alte Wasserweg auf dem Niemen und der neue Schienenweg. Kowno wird daher noch mehr als schon früher Stapelplatz für alle russischen Producte, welche auf dem Niemen und dessen Verbindungsflüssen aus dem tiefsten Innern Rußlands herauströmen, und welche künftig andererseits auf der Verbindungsbahn Kowno-Wilna aus Polen und dem nördlichen Rußland dorthin zusammenfließen. Der alte Wasserweg setzt sich nun über Kowno nach Preußen hinein fort, theilt sich hinter Elblitz in zwei Hauptarme und tritt durch Vermittlung des kurischen Hafens resp. des projectirten Minge=Schmeltelle=Canals mit Memel und südlich durch den Friedrichsgraben, die Deime und den Pregel mit Königsberg in Verbindung.

Der Schienenweg von Kowno ab theilt sich aber nicht in gleicher Weise, sondern führt geradewegs nach Königsberg und kommt nur diesem Handelsplatz zu Statten.

Erscheint hierdurch schon die nördliche Spitze der Provinz und damit auch Memel gleichsam wie abgeschnitten von dem Dreieck Königsberg=Wilna=Warschau, so wird unsere Lage noch ungleich bedenklicher, wenn wir uns nun zu den projectirten Eisenbahnen wenden. Daß Königsberg die Verbindung mit seinem Hafen Pillau sucht, ist sehr natürlich; man kann ohne Weiteres zugeben, daß Königsberg erst durch die Fortsetzung seiner Bahn bis Pillau zum eigentlichen Genuß derselben gelangt. Liegt der Hafen einer Handelsstadt von derselben getrennt, so muß selbstverständlich die künstliche Ausgleichung dieses Raumunterschiedes der vorzüglichste Augenmerk aller Interessenten sein und wir zweifeln daher durchaus nicht daran, daß das Königsberg-Pillauer Bahnproject in Kurzem in die Wirklichkeit treten wird. Königsberg wird dann im Stande sein, mit gänzlicher Umgehung des Wasserweges zu jeder Jahreszeit Waaren in wenigen Tagen von den russischen Stapelplätzen bis unmittelbar in seinen Hafen Pillau schaffen und von dort aus seewärts exportiren zu können.

Von welcher Wichtigkeit für unsern Nachbarhafen Libau eine Eisenbahnverbindung mit Kowno sein muß, erhellt aus seiner Lage von selbst. Libau ist ein russischer Hafen; die russische Regierung muß daher das größte Interesse daran haben, daß diese Stadt von dem russischen Eisenbahnnetz Vortheil zieht und die in Kowno aufgestapelten Producte, wenn auch nicht gänzlich, so doch zum großen Theil seewärts abführt. Da nun Libau keine Wasserverbindung mit dem Innern hat, die Zufuhren per Axt und auf Schlitten aber

viel zu beschwerlich und kostbar sind, um an eine Concurrenz mit der Königsberger Eisenbahn denken zu lassen, so bleibt die Eisenbahnverbindung mit Rowno oder Dünaburg das einzige und zwar durchgreifende Mittel zum Zweck.

Es war daher auch ganz natürlich, daß die russische Regierung in ihren Vertrag mit der großen Compagnie, welche für Rußland die Staats-Eisenbahnen herzustellen übernommen hat, eine Linie Libau=Dünaburg mit aufnahm, die später in eine Linie Libau=Rowno umgeändert wurde.

Wir wissen allerdings, daß die große Compagnie aus verschiedenen Gründen, deren Entwicklung hier überflüssig wäre, dieser übernommenen Verpflichtung in Betreff Libau's nicht hat nachkommen können, daß die russische Regierung sogar, um wenigstens das Zustandekommen anderer Hauptbahnen zu sichern, auf den Bau der Rowno=Libauer Bahn zur Zeit hat verzichten müssen. Unsere Besorgnisse erhalten dadurch aber sicher nur einen kurzen Aufschub. Die Wichtigkeit dieser Verbindungsbahn ist zu sehr in die Augen fallend, als daß die russische Regierung nicht das Project sofort wieder aufnehmen sollte, sobald die gegenwärtige Geldkrisis glücklich überwunden ist. Auch ist der große Grundbesitz an dem Zustandekommen der Bahn so sehr interessirt, daß er gewiß Alles daran setzen wird, sie auf eine oder andere Weise zu Stande zu bringen. Schon verlautet, daß einer der einflußreichsten Grundbesitzer, dessen bedeutende Güter in der Nähe unserer Grenze liegen, der Fürst Oginsky in Litauen, sich dahin geäußert hat, daß er und alle andern großen Grundbesitzer zwischen Rowno und Libau schon für die Bahn sorgen würden. Die russische Regierung wird

ihnen aber sicher bereitwilligst entgegenkommen und ihre Privatmittel verstärken, denn sie hat schon lange die Wichtigkeit Libau's für den russischen Handel erkannt, dessen Hafen von allen russischen Ostseehäfen der einzige ist, der wenigstens nicht regelmäßig in jedem Jahr zufriert und jedenfalls länger offen ist, als Riga oder Petersburg. Trotz des Handelsneides, mit dem Riga bisher die Schwesterstadt zurückzuhalten gesucht hat, fand sich die russische Regierung daher schon im Jahre 1857 bewogen, zur Verbesserung, Erweiterung und Vertiefung des Libauer Hafens eine sehr beträchtliche Summe, mehr als 3 Millionen Silberrubel, auszugeben, und diese Arbeiten sind bereits in Angriff genommen und schreiten rüstig fort. Der Plan geht dahin, außer der schon bestehenden, leicht der Versandung ausgesetzten Einfahrt eine zweite in anderer Richtung von der See her in den Hafen zu führen und dieselbe auf 18 Fuß Tiefe zu bringen, so daß sogar Kriegsschiffe in Libau stationirt werden könnten. Dieser ungeheure Kostenaufwand, gegen welchen der uns zu unsern Hafenarbeiten, noch dazu aus den Hafengeldern, gewährte Zuschuß von jährlich ca. 20,000 Thln. kaum nennenswerth ist,*) würde nutzlos getrieben werden, wenn die Regierung nicht auch darauf dächte, den Umfang seines Handels zu erweitern. An eine wie bedeutende Erweiterung seines Handels aber gedacht ist, erkennt man am Besten aus den Vorbereitungen dazu. Die Eisenbahnverbindung mit Rowno ist nun aber nicht nur das beste, sondern, wie schon ausgeführt, das einzige Mittel zu diesem Zweck. Darauf zu speculiren, daß es nicht angewendet werden wird, wäre daher

*) Wir bitten, dieserhalb die Beilage, betreffend die Hafenbau-Kasse, einzusehen.

ein Leichtsinne, dessen wir uns doch nicht schuldig machen möchten.

Wir wollen vielmehr im Gegentheil schon jetzt allen Ernstes darauf denken, wie der drohenden Gefahr dieser Bahn begegnet werden kann.

Drohend ist die Gefahr aber wirklich. Während Libau bisher seinen Handel in sehr bescheidenen Grenzen betrieb und lediglich auf den Export derjenigen Producte angewiesen war, welche ihm aus nicht zu weiten Entfernungen mühsam auf Wagen und Schlitten zugeführt wurden, tritt es plötzlich mit den großen Stapelplätzen des Innern auf die bequemste Weise in Verbindung und zieht einen beträchtlichen Theil derjenigen Waaren an sich, welche bisher von Rowno aus nur nach Memel oder Königsberg gegangen waren. Da von diesen beiden Städten nur die letztere ebenfalls Eisenbahnverbindung mit Rowno hat, so kann sich hier fortan nur noch fragen, ob die Waaren den Schienenweg nach Königsberg oder den Schienenweg nach Libau einzuschlagen haben. Libau wird daher sogar für Königsberg ein nicht ungefährlicher Concurrent, wie viel mehr für Memel, das diesem neuen Communicationsmittel Nichts entgegenzusetzen hat, als den Wasserweg, dessen Bedeutung gegenüber den Vortheilen einer Eisenbahn problematisch werden dürfte. Es entsteht auf diese Weise also mit Libau eine Concurrenz auf einem Gebiete, auf welchem bisher noch gar keine bestand und bestanden haben konnte. Aber auch auf den Gebieten, die bisher schon zwischen beiden Handelsplätzen getheilt waren, auf denen Memel jedoch bis jetzt das Uebergewicht hatte, also auf den uns zunächst gelegenen Grenzdistricten, ändert sich das Verhältniß in Zukunft vollständig. Die Bahn führt mitten durch die

*so wenig sind
die Waaren
aus dem Innern
nach Libau
kommen
als nach
Königsberg*

jenigen Gebiete hindurch, aus denen sich Memel bisher mit den wichtigsten Producten seines Exporthandels, namentlich mit Flachsh, durch Landzufuhren versorgte und die es andererseits mit einem seiner wichtigsten Importartikel, mit Salz, versah. Bedarf es noch eines Beweises, daß die Bahn diesen Handel gänzlich zerstören muß? Es liegt auf der Hand, daß sehr beträchtliche Vortheile beim Absatz in Memel zu erwarten sein müßten, wenn die russischen Producte die beschwerliche Landreise nach Memel den näheren, bequemeren, weniger kostspieligen und schnelleren Transport ihrer Waaren auf der Eisenbahn vorziehen sollten. Während daher Memel bis jetzt für diese Theile Rußlands der natürliche Absatzplatz war, wird und muß der Handel künstlich nach Libau abgelenkt werden, das nun auch durch seine Hafenbauten die Möglichkeit erhält, große Schiffe zu befrachten und mit Memel auch in dieser Beziehung zu wetteifern. Unser blühender Flachshandel, schon jetzt von Libau und Riga mit neidischen Augen betrachtet, muß unter so ungleichen Verhältnissen zu Grunde gehen. Da wir aus dem eigenen Lande fast Nichts zum Export beziehen können, vom Handel mit Rußland aber abgeschnitten werden, so fragen wir wohl mit Recht die Staatsökonomien, wovon sie Memels Handel in Zukunft zu speisen gedenken? Daß der Holzhandel allein nicht im Stande ist, Memel aufrecht zu erhalten, ist bereits dargethan. —

Das einzig hülfreiche Gegenmittel gegen die Libau-Kownoer Bahn würde die projectirte Zweigbahn für Memel sein.

Sie würde uns vor allen Dingen in den Stand setzen, die neue Concurrenz mit Libau in Kowno und auf den anderen russischen Stapelplätzen bestehen zu können, wodurch

sie schon ihren Zweck völlig erreichen würde; sie würde aber auch wesentlich dazu mitwirken, Memel den Einfluß auf die nächsten Grenzdistricte trotz der dieselben durchschneidenden Bahn nach Libau zu sichern. Diese letztere Behauptung kann gewagt erscheinen; sie ist auch nur unter einer Bedingung richtig, daß nämlich der Memeler Handel im Ganzen nicht nur keinen Rückschritt macht, sondern im Gegentheil Gelegenheit erhält, seine Dimensionen zu vergrößern, was aber unzweifelhaft der Fall sein würde, wenn er durch den neuen Canal und durch die gehoffte Eisenbahn unterstützt werden sollte. Geschieht dies, so wird Libau trotz alles Aufwandes künstlicher Mittel Memel nicht einzuholen vermögen und die immer mehr gesteigerte Ausdehnung unserer Handelsbeziehungen zum Auslande, die damit wachsende Großartigkeit unseres Geschäfts, die Vermehrung unseres Handels-Capitals, die Verbesserung unserer, dem Handel gewidmeten Institute, die Erweiterung unseres Credits, die Vergrößerung unserer Mittel werden für die russischen Geschäftsfreunde ebenso viel Hebel sein, auch ferner an Memel festzuhalten, das sich ihnen bereits bewährt hat und ihnen Vortheile bietet, die kein russischer Hafen geben kann. Man mag immerhin mit Recht einwenden, daß in unserer Zeit dergleichen Handelsgewohnheiten nicht mehr den Einfluß und die Bedeutung früherer Zeit haben; unbestritten wird es bleiben, daß alle Handelswege sich diejenigen Orte zu Ausgangspunkten suchen, wo das regste Leben herrscht, wo sich die meisten Anknüpfungspunkte zu weiterem Verkehr zusammenfinden. Memel genießt außerdem den russischen Häfen gegenüber den nicht gering zu veranschlagenden Vortheil, eine preussische Stadt zu sein und seine ausländischen Geschäftsfreunde durch das preussische Gesetz geschützt zu sehen. Daß der Preuze in Rußland kein

Recht bekommt, ist eine leider nur zu bekannte Thatsache; aber auch der Russe erhält in Rußland selten Recht und er weiß das selbst am Besten. Hat er dort ein Geschäft scheinbar unter den günstigsten Bedingungen abgeschlossen, so fehlt noch viel, daß er nun auch wirklich zu dem Seinigen kommt, wenn der andere Contrahent bei der Erfüllung Schwierigkeiten macht. Was hilft es dem Lieferanten, daß er sich die höchsten Preise versprechen läßt, wenn er sich bei fallenden Conjunctionen mit dem Kaufmann oder Richter abfinden muß? Diese Rechtsunsicherheit schadet dem russischen Handel unglaublich. In Memel ist der Jude gewiß, so viel zu erhalten, als er abgemacht hat. Das Gericht macht zwischen In- und Ausländern keinen Unterschied, das Gesetz schützt ihn unbedingt; er fühlt sich erst in Preußen ein freier Mann und macht daher gern Geschäfte über die Grenze. Der russische Lieferant zieht auch schon deshalb Memel dem eigenen Libau vor, weil der Zoll gerade beim Flachsgeschäfte, das hier besonders in Anschlag kommt, unbedeutend ist, ihm sonst dagegen keine weiteren Unkosten entstehen, in Libau und Riga aber sehr bedeutende städtische Abgaben zur Last fallen. Den russischen Zoll spart er doch nicht, weil er mindestens um so viel billigere Preise im eigenen Lande erzielt. Endlich aber ist er dort den sehr lästigen und höchst drückenden Waage- und Braak-Ordnungen unterworfen, die ihm mit Recht ganz besonders unbequem sind. Kann Memel also überhaupt seinen Handel im jetzigen Umfange erhalten oder wo möglich erweitern, was nur durch die dauernde Beziehung zu den größeren russischen Stapelplätzen möglich ist, so ist nicht zu befürchten, daß die russischen Lieferanten die gewohnten und für sie so natürlichen Handelswege aufgeben werden, nur um beim Transport eine Kleinigkeit zu gewinnen. Man darf

nicht vergessen, daß die weit und breit im Lande aufgekauften Producte doch immer erst auf Landwegen bis an die Eisenbahn gebracht werden müßten. —

Bei einigen Handelsbranchen, die gegenwärtig in Memel bereits auf's Beste gedeihen, müßte Libau sich erst mühsam die Möglichkeit erwerben, damit in ausgedehnterem Maße handeln zu können. Wir denken hier namentlich an den Lumpenhandel. Während wir denselben in wenigen Jahren zu einer sehr namhaften Höhe gebracht haben und damit fortfahren, ihn von Jahr zu Jahr auszudehnen, hat Libau bisher wenig dafür gethan, und sich sogar schon genöthigt gesehen, selbst bedeutende Quantitäten dort zusammengebrachter Lumpen nach Memel zum Export zu schicken, ein deutlicher Beweis dafür, daß ihm gegenwärtig noch zureichende Beziehungen zu auswärtigen Papierfabrikanten fehlen, um dieses Material für den Seehandel gehörig verwerthen zu können. Die vortrefflichste Eisenbahn nach Libau würde also den Lumpen-Lieferanten wenig helfen, da Libau kein günstiger Absatzort für diesen Artikel ist. Erst wenn Memel wegen Mangels einer Bahnverbindung mit Kowno, dem Hauptbezugsorte für diese Branche, seinen Handel überhaupt eingehen lassen müßte, würde Libau auf seine Schultern treten können, und ein Geschäft an sich reißen, das nur in's Große getrieben rentable ist, dann aber auch den Aufwand von Mühe und Kosten, den es verursacht, belohnt.

Endlich fällt nicht gering der Umstand in's Gewicht, daß Libau trotz aller Verbesserungen seines Hafens nicht verhindern kann, daß derselbe oft längere Zeit durch Eis verstopft ist, so daß seine Schifffahrt Unterbrechungen erleidet, die Memel zu Statten kommen müssen, dessen Hafeneinfahrt fast nie geschlossen ist. Die russischen Lieferanten können

daher jederzeit auf schnellen Absatz ihrer Waaren in Memel rechnen, immer freilich vorausgesetzt, daß Memel sich zu solchen Zeiten von Kowno aus hinreichend versorgen kann, um das Exportgeschäft lohnend im Gange zu erhalten.

Wir hoffen, daß diese Gründe unsere Behauptung überzeugend darthun werden, daß Memel, um Libau künftig Concurrenz machen zu können, eine Eisenbahn-Verbindung mit russischen Stapelplätzen nothwendig braucht und daß eine solche Eisenbahn-Verbindung auch wirklich den gesetzten Zweck zu erfüllen im Stande sein muß.

Angenommen aber, die Libau-Kownoer Eisenbahn wäre wirklich nichts anderes als ein Object unserer Einbildung, und der russische Staat verwende mehr als 3 Millionen Silberrubel auf den Libauer Hafen, lediglich aus dem Gelüste eines reichen Mannes, auch einmal sein Geld in's Wasser zu werfen, so würde unsere Lage deshalb um Nichts gebessert erscheinen, denn Libau ist, wenn es keine Eisenbahn hat, wenig zu fürchten, Königsberg aber hat bereits eine Eisenbahn-Verbindung mit Kowno. Die Gefahr, die dort nur droht, ist hier bereits existent.

Die Ostbahn und die festen Brücken über die Weichsel undogat, durch welche unsere Provinz aus ihrer isolirten Lage gerissen und mit den westlichen Provinzen des Staats und mit Deutschland verknüpft ist, gereicht schon vorzüglich Königsberg zum Vortheil. Die Kreise nördlich des Memelstroms werden sehr wenig dadurch betroffen, da dieser Fluß ganz in derselben Weise, wie früher die Weichsel, zu manchen Jahreszeiten die Verbindung zwischen den auf beiden Ufern gelegenen Landstrichen fast gänzlich unterbricht, kaum den Personenverkehr über dünnes, mit Brettern verstärktes Eis, oder auf Spizprähmen, die jeden Augenblick von treibenden

Eismassen bedroht sind, mit Lebensgefahr gestattet und für größere Güter unpässlich ist. Die bezogenen Waaren bleiben zu solchen Zeiten oft Wochen lang in unzulänglichen Lagerräumen liegen, und der Memeler Kaufmann kann nie mit Bestimmtheit auf ihre rechtzeitige Ankunft rechnen. Selbst Postgüter können mitunter nicht befördert werden. Memel wird daher erst dann an der Wohlthat dieser großartigen Staatsbauten Theil nehmen, wenn auch die Memel-Meer durch eine feste Brücke mit einander unlöslich verbunden sein werden; an eine feste Memelbrücke ist aber selbstredend nur in Verbindung mit dem Bau einer Eisenbahn über Tilsit nach Memel zu denken.

Tritt hier die Wasserstraße dem Verkehr mit den südlichen Theilen der Provinz und mit dem größten Theil des preussischen Staats hinderlich in den Weg, so war dieselbe Wasserstraße doch andererseits bisher das Hauptverbindungsmittel zwischen dem Stapelplatz Kowno und dem Hafen Memel, und auch bis vor wenigen Jahren für Königsberg der einzige bedeutende Handelsweg nach Rußland und Polen. Man darf behaupten, daß Königsberg durch seine Bahn nach Kowno sich diesen Wasserweg erst recht nutzbar macht, während derselbe für Memel aus demselben Grunde an Werth verlieren muß.

Um diesem Sage zuzustimmen, muß man alle die Schwierigkeiten und Hindernisse kennen, die sich dem Handel mit Rußland unter Vermittelung dieses Wasserweges über den Niemen entgegenstellen. Der Niemen leidet an einer von Jahr zu Jahr zunehmenden Versandung und Verflachung, ein Uebelstand, der nur durch kostspielige und ausgedehnte Baggerarbeiten aufgehoben oder beseitigt werden

könnte. Bei niedrigem Wasserstande im Sommer ist der Fluß für beladene Fahrzeuge dadurch an manchen Stellen völlig unpassirbar. Die Kähne müssen dann unterwegs liegen bleiben und ruhig die günstige Gelegenheit abwarten, über die Untiefen hinwegzukommen, was ihre Ankunft oft um viele Wochen verzögert. Diese häufigen Unterbrechungen der Stromschiffahrt gerade zu einer Zeit, in welcher der Handel am lebhaftesten ist, wirkt höchst nachtheilig auf alle Geschäfte ein und vereitelt nur zu oft wegen der Unsicherheit und Unregelmäßigkeit der Zufuhren die sicherste Speculation. Während dieses langen Aufenthalts der Waaren auf dem Wasser laufen namentlich die Zinsen für die Vorschüsse fort und vertheuern die Waaren um ein Bedeutendes, ganz abgesehen von dem Verderb, welchem dieselben, namentlich Getreide, wegen des langen Verbleibens auf dem Wasser, unterworfen sind, sodaß mit diesen Waaren, wenn sie endlich nach Wochen im Hafen anlangen, für diesmal entweder gar kein Geschäft mehr zu machen ist, oder wenigstens nicht das gehoffte, da die günstigen Conjunctionen inzwischen verpaßt sind.

Es ist ferner von großer Erheblichkeit, darauf aufmerksam zu machen, daß der Wasserweg dem Handel überhaupt nur 6—7 Monate im Jahr dient, während der übrigen Zeit aber durch Eis verschlossen ist.

Die Stromschiffahrt wird mitunter schon Anfangs November sehr unsicher. Möglich eintretender Frost bedeckt oft in einer einzigen Nacht den Fluß mit einer so festen Eisdecke, daß die noch im Aufsegeln begriffenen Fahrzeuge sich in ihr Schicksal ergeben und Winterlager mitten im Eise nehmen müssen. In den meisten Fällen bleibt dann nichts übrig, als die Ladung an's Land schaffen und dort irgendwo unterbringen zu lassen, wobei dann beträchtliche Aus- und

Einladefkosten, Lagerungs- und Bewachungskosten zc. entstehen, oft aber auch große Theile der Ladung verdorben werden. Das Eis liegt mitunter tief in den April hinein fest, und an die Eröffnung der Stromschiffahrt ist vor gänzlich beendigem Eisgange nicht zu denken. Diese Sperrung des Wasserweges während fast der Hälfte des Jahres verursacht aber außer den für den Handel so störenden Verzögerungen und außer dem Schaden bei Unglücksfällen, wie sie leider nur zu häufig wiederkehren, auch für den regelmäßigen Betrieb des russischen Geschäfts Unkosten, die bei ungestörter Communication fortfallen müßten. Die in Rowno zusammengebrachten Waaren lagern dort den Winter über und bis zur Eröffnung der Stromschiffahrt; ist die Zufuhr einigermaßen stark, so reichen die Räumlichkeiten in Rowno zur Unterbringung derselben gar nicht einmal aus, und es müssen oft sehr unzureichende Lagerplätze an den Ufern des Niemens aufgesucht werden. Verursacht nun die Lagerung während so vieler Monate überhaupt schon Kosten, welche die Waare vertheuern, so werden dieselben durch diesen Mangel an Räumlichkeiten noch beträchtlich vergrößert. Die Lagerkosten betragen z. B. bei Flachs 3—4 pCt. des Werths der Waare und oft noch mehr. Die Lieferanten müssen ihr Geld natürlich in den Waaren stecken haben, was bei den bedeutenden Zinsen dortiger Gegend (15—18 pCt. und mehr) von größtem Einfluß auf den Preis der Waaren ist. Können dieselben dann endlich im Frühjahr verladen werden, so führt die Verzögerung der Ankunft in der Hafenstadt wegen niedrigen Wasserstandes oder schlechter Witterung einen neuen bedeutenden Zinsverlust herbei, dem die Lieferanten dadurch zu entgehen suchen, daß sie beim Verladen der Waaren in Rowno einen Vorschuß auf dieselben aufnehmen, dabei aber

einem meist eben so schweren Uebel, der Provision des Darleihers und des Kommissionairs für Incasso anheim fallen. Alle diese Extrakosten lassen sich beispielsweise bei Flachsmäßig auf 8 pCt. des Werths der Waare berechnen.

Wegen dieser auf einen Theil des Jahres eingeschränkten Benutzung des Wasserweges sind denn selbstverständlich auch die Frachtsätze im Sommer unverhältnißmäßig hoch und wachsen bei lebhafterem Handel und dadurch hervorgerufener größerer Nachfrage nach Fahrzeugen oft in's Unglaubliche. Frachten von 45 Sgr. pro Centner Flach sind keine Seltenheiten, sie steigern sich bei Getreide, wo sie bei regelmäßiger Schifffahrt und unter gewöhnlichen Verhältnissen 3—4 Thlr. pro Last betragen, bei größerer Nachfrage (wie z. B. im Frühjahr 1860) auf die enormen Sätze von 10—12 Thlr. pro Last für Memel.

Alle diese Uebelstände werden durch eine den Wasserweg unterstützende und von ihm selbst wieder unterstützte Eisenbahn gehoben. Sie macht den Wasserweg durchaus nicht unnütz, hindert auch seine Benutzung für gewöhnliche Fälle, in denen es nicht auf besondere Eile ankommt, keineswegs. Sie regulirt aber alle außerordentlich eintretenden Hindernisse des Wasserweges auf sehr einfache Weise dadurch, daß sie jederzeit den Transport von Waaren aus dem Stapelplatze zum Hafen besorgt, bei denen es auf schnelle und rechtzeitige Ankunft ankommt, sodaß im Exportgeschäft nicht leicht mehr eine Stockung eintreten kann.

Die Eisenbahn kennt aber ferner auch keinen Unterschied zwischen Sommer und Winter, wie der Wasserweg. Während sie letzteren also im Sommer wesentlich unterstützt, ersetzt sie im Winter gänzlich dessen Stelle. Dies hat in mehr als einer Hinsicht sehr wichtige Folgen. Die Seeschifffahrt wird

dadurch von der Stromschiffahrt ganz unabhängig und kann, soweit dies überhaupt möglich ist, im Winter ohne Unterbrechung fortgesetzt, oder wenigstens so spät geschlossen und so früh eröffnet werden, als dies in ihrem eigenen Interesse wünschenswerth erscheint, während sonst gewöhnlich im Herbst und Frühjahr, im Schluß und in der Eröffnung der See- und Stromschiffahrt eine dem Handel höchst unbequeme Differenz eintrat, die oft die Ausbeutung der günstigsten Conjunctionen vereitelte. Es fallen dadurch aber auch zum großen Theil die sehr beträchtlichen Lagerspesen fort, da die Waaren nicht erst der Ansammlung und Lagerung in Romno bedürfen, sondern jeden Augenblick und in beliebigen Quantitäten nach dem Hafen befördert werden können, wie es gerade das Bedürfniß erfordert. Dadurch verkleinern sich dann natürlich auch die Lagerungskosten für diejenigen Waaren, welche im Sommer den Wasserweg machen; denn durch den schnellen Abgang der per Eisenbahn abgeführten Waaren vermindert sich die Nachfrage nach Lagerräumen, wodurch auch der Preis derselben fällt.

Endlich verbietet die Concurrenz der Eisenbahn mit dem Wasserwege die willkürliche Steigerung der Frachten ganz von selbst. Will die Stromrederei im Sommer Geschäfte machen, so darf sie die Rahnniethen nicht höher treiben, als die Transportkosten per Eisenbahn betragen würden, ja sie muß ihre Sätze niedriger stellen, um die Vortheile aufzuwiegen, welche die schnellere Beförderung per Eisenbahn gewährt. Die Nachfrage nach Fahrzeugen kann selbst bei außergewöhnlicher Lebhaftigkeit des Handelsverkehrs nicht mehr eine so unverhältnißmäßige Steigerung der Frachtsätze hervorrufen, weil die Eisenbahn, wenn es darauf ankommt, in wenigen Tagen sehr bedeutende Waarenmassen

herüberzuschaffen im Stande ist. Die Gleichmäßigkeit der Frachtsätze bei der Eisenbahn muß in Kurzem den wohlthätigen Einfluß ausüben, daß die Frachtsätze für Stromfahrzeuge nur noch in sehr engen Grenzen schwanken können, so daß die Vertheuerung, welche die Waare nothwendig durch den Transport erleiden muß, nun leichter vorausberechnet, dadurch aber auch das Geschäft mit dem Auslande mit größerer Sicherheit auf Gewinn abgeschlossen werden kann, während oft genug die wider Erwarten erhöhten Transportkosten den gehofften Vortheil vereiteln oder auf ein Minimum herunterdrücken.

Vermindern sich durch alle diese Umstände die Unkosten des Geschäfts, so wird die Waare selbst dadurch billiger, der Verkaufspreis kann daher auch ohne Schaden niedriger gestellt werden, was zur Folge hat, daß ein Platz, der diese Vortheile genießt, auch von dem auswärtigen Abnehmer begünstigt werden, daß also auch dessen Exportgeschäft einen bedeutenden Aufschwung nehmen, und jede Concurrenz ersticken muß, die sich ohne jene Vortheile zu behelfen hat.

Die Anwendung auf Memel und Königsberg ergiebt sich von selbst und macht viele Worte entbehrlich. Königsberg hat eine Eisenbahn neben dem Wasserwege und zieht alle geschilderten Vortheile davon; Memel ist auf den Wasserweg beschränkt und entbehrt daher nicht nur alle die Vortheile, welche das Communicationsmittel einer Eisenbahn eo ipso gewähren kann, sondern es büßt auch noch dazu den größten Theil derjenigen Vortheile ein, welche sonst eine Flußverbindung mit den Hinterländern einem Seehafen verleihet, weil ihm diese Flußverbindung mit einem Hafenplage gemeinsam ist, dem nebenbei eine Eisenbahn zu Gebote steht, welche die Concurrenz unmöglich macht. So sieht sich der

Memeler Kaufmann bald außer Stande, die Verkaufspreise seiner Einkäufe mit den Königsberger Marktpreisen in Uebereinstimmung zu halten. Die Zahl der einlaufenden, frachtsuchenden Schiffe muß sich dadurch von Jahr zu Jahr vermindern, Memel immer mehr für das Ausland aufhören, ein gesuchter Hafen zu sein, und sein Seehandel bald so unbedeutend werden als der Elbings, das auch dem mächtigen Danzig geopfert wurde, indem man die Mogat versanden ließ und ihm dadurch die Verbindung mit Polen abschnitt. Ja, Memel würde viel schneller und geradezu unaufhaltsam sinken, weil es nur durch den russischen Handel existirt und keine Gelegenheit hat, durch Fabrikthätigkeit den Verlust einzubringen. Elbing ist als Landstadt noch immer bedeutend; Memel wäre als Landstadt gar Nichts!

Memel ist daher nur durch eine Eisenbahn zu helfen und diese Hülfe ist eine nothwendige Forderung. Nur durch eine Eisenbahn kann das verlorene Gleichgewicht zwischen Memel und Königsberg wieder hergestellt, unsere Stadt in den Stand gesetzt werden, die Concurrenz mit Königsberg sowohl auf den russischen als auf den überseeischen Märkten auszuhalten. Daß Memel von seiner Eisenbahn genau dieselben Vortheile ziehen könnte, die Königsberg von der seinigen genießt, liegt bei der Ähnlichkeit der Bedingungen, unter denen beide Städte Handel treiben, auf der Hand, und damit wäre auch der Beweis geführt, daß das vorgeschlagene Mittel wirklich geeignet ist, den vorgesteckten Zweck zu erfüllen.

Nach allem Diesem glauben wir keinem Kopfschütteln mehr zu begegnen, wenn wir unsere Meinung offen dahin aussprechen, daß der letzte Provinzial-Landtag lediglich wegen Unkenntniß unserer Local- und Handelsverhältnisse die Inster-

burg=Dilfit=Memeler Eisenbahn in die letzte Linie gestellt hat, als ob wir gute Zeit hätten zu warten, bis alle sonstigen Bedürfnisse der Provinz befriedigt seien. Wir können im Gegentheil nicht ernst genug darauf aufmerksam machen, daß uns schnelle Hilfe noth thut und daß für uns verspätete Hilfe gar keine Hilfe mehr sein würde. Wartet der Staat ruhig ab, bis die Libau-Kownoer Eisenbahn wirklich gebaut ist, so wird ihm Memel dann schwerlich noch Kopfzerbrechen machen; baut er sofort, so kann er das Verhältniß umkehren und unserm Handel durch den Vorsprung von wenigen Jahren ein solches Uebergewicht über Libau geben, daß dadurch vielleicht die Libau-Kownoer Bahn überhaupt in Frage gestellt würde. Will der Staat andererseits erst auf den vollen Beweis warten, daß wirklich die Königsberg-Kownoer Bahn geeignet ist, den Memeler Handel zu Grabe zu tragen, so wird er sich später die Mühe eines Auferweckungsversuchs ersparen können. Die Handelsschichte aller Länder und Völker zeigt, daß der Handel derartige Experimente nicht verträgt. Eben so wenig, als man einen an sich zum Handel ungeeigneten Platz lediglich dadurch zu einer großen Handelsstadt machen kann, daß man dorthin eine Eisenbahn auslaufen läßt, eben so wenig darf man einen zum Handel geschickten Ort auch nur auf einige Zeit durch Vorenthaltung der nothwendigen Communicationsmittel isoliren. Das Verlorene ist nicht so leicht wieder einzubringen. Jahrhunderte haben daran gearbeitet, einem solchen Platz seine Bedeutung zu verschaffen, wenige Jahrzehnte reichen hin, ihn zu veröden. —

Es sind Zweifel darüber entstanden, welche Richtung eine Verbindungsbahn zwischen Memel und Kowno am zweckentsprechendsten zu nehmen hätte? Wir hielten eine

Zweigbahn Memel-Tilsit-Insterburg zur Königsberg-Gydkuhner-Bahn für ausreichend. Es ist dagegen die Meinung aufgestellt, daß uns nur eine directe Verbindungsbahn mit Gydkuhnen helfen könne, da es doch nicht anzunehmen sei, daß die russischen Waaren, die bereits per Eisenbahn bis Insterburg gelangt wären, statt geradeaus den kürzeren Weg nach Königsberg fortzusetzen, den längeren seitwärts ab nach Memel einschlagen würden. Dieser Einwand beruht auf unrichtigen Voraussetzungen; denn einmal ist nicht Königsberg, sondern Pillau als Ausgangspunkt der Bahn zu betrachten, die Strecke Insterburg-Pillau aber ungefähr ebenso lang als die Strecke Insterburg-Memel, dann aber ist zu bedenken, daß die russischen Waaren von den Pieseranten nicht auf gut Glück nach den Hafenstädten gebracht und erst dort zum Verkauf gestellt werden, daß vielmehr der Markt für dieselben auf den russischen Stapelplätzen zu suchen ist. Der Umweg über Insterburg wäre daher ohne Einfluß auf die Richtung, welche die Waaren nehmen; sind sie erst bis Insterburg gelangt, so steht auch gemeinhin schon fest, ob sie für Königsberg oder für Memel bestimmt sind. Die vorgeschlagene Bahnrichtung gewährt aber auf der andern Seite nicht unerhebliche Vortheile. Nicht nur, daß Tilsit und Insterburg unzweifelhaft dabei gewinnen, daß die Bahn den Character einer bloßen Grenzbahn verliert, und daher besonders auch mit Rücksicht auf die projectirte Verlängerung über Darkehmen bis nach Angerburg der ganzen Provinz Litthauen zum größten Vortheil gereichen kann, so ist sie auch für Memel insofern günstiger, als sie unsere Stadt mit den fruchtbarsten Gegenden dieses östlichen Theils der Provinz in nahe Verbindung bringt, und uns den Weg nach Königsberg und zur Ostbahn abkürzt, so daß wir auf

dieser Seite reichlich einbringen, was wir etwa auf der andern verlieren sollten. Die projectirte Zweigbahn scheint daher durchaus empfehlenswerth.

Wie steht es nun aber mit der Rentabilität der Bahn?

Wir können zugeben, daß sich hierüber aus dem jetzt vorhandenen statistischen Material nur sehr ungenügende Wahrscheinlichkeitsrechnungen aufstellen lassen, und daß von einer vollständigen Garantie für die Einträglichkeit des Geschäfts nicht die Rede sein kann. Wir haben aber auch dem Staat durchaus keinen Gewinn vorgespiegelt und von Anfang an darauf aufmerksam gemacht, daß es sich nicht darum handele, ob der Staat eine für sich einträgliche Bahn bauen wolle oder nicht, sondern darum, ob er Memel durch die Bahn sich als bedeutende Seehandelsstadt erhalten oder ohne Bahn in wenigen Jahren verfallen lassen wolle? Danach spielt die Rentabilitätsfrage eine nur untergeordnete Rolle. Der Staat ist kein Privatmann und auch keine Actiengesellschaft. Es können allerdings theoretisch sehr gegründete Zweifel darüber vorgebracht werden, ob es überhaupt angemessen sei, daß der Staat dergleichen Unternehmungen auf eigene Rechnung ausführe, ein Streit darüber würde hier aber unpractisch erscheinen, da der preussische Staat nun einmal Eisenbahnunternehmer ist und damit auch die Verpflichtung übernommen hat, nicht nur die günstigeren Strecken für sich auszubeuten, sondern auch da, wo Privatunternehmungen keinen Erfolg versprechen, Communicationswege zu schaffen und dadurch diejenige Ausgleichung der Verkehrsverhältnisse herbeizuführen, ohne welche bald sehr zum Schaden des Staates selbst aller Reichtum des Landes auf sehr wenige Punkte zusammengedrängt werden

müßte. Der Staat wird daher nur prüfen dürfen, ob seine Eisenbahnen im Ganzen sich rentiren; er wird die Ueberschüsse einer günstiger situirten Bahn auf den Ausfall einer schwächeren ohne Nachtheil übertragen können. Daß ihm die nächsten Interessenten durch unentgeltliche Hergabe des Landes und auf andere Art nach Kräften zu Hülfe kommen, versteht sich von selbst und ist auch in unserm Fall bereits außer Zweifel.

Man glaube jedoch nicht, daß wir uns hierdurch von vorn herein ein testimonium paupertatis ausstellen. Wir halten im Gegentheil bei ernstlicher Prüfung die Besorgniß für die Rentabilität unserer Eisenbahn für unbegründet, wenn wir auch zugeben wollen, daß die Einnahmen der ersten Jahre die Zinsen des Anlage-Capitals und die Verwaltungskosten nicht decken werden. Eine Eisenbahn ist nicht für 5 oder 10 Jahre gebaut, sie sorgt für viele Menschenalter voraus und muß daher auch willig mit einer theilweisen Anweisung auf die Zukunft verlieb nehmen.

Die Rentabilität einer Bahn hängt im Allgemeinen ab:

- 1) von der größeren oder geringeren Kostspieligkeit des Baues selbst;
- 2) von der größeren oder geringeren Kostspieligkeit der Unterhaltung und des Betriebes;
- 3) von der Ausdehnung des Personenverkehrs;
- 4) von der Ausdehnung des Güterverkehrs;
- 5) indirect von den Ersparnissen, die der Staat bei seinen sonstigen Instituten vermöge der Eisenbahn macht und von den Vortheilen, die ihm durch Vermehrung der Steuereinnahmen zc. lediglich durch Vermittelung der Bahn erwachsen.

Prüfen wir die Rentabilität der projectirten Memel-

Tilsit-Insterburger Zweigbahn nach diesen Grundsätzen, so kommen wir zu folgenden Resultaten:

Ad 1. Das Terrain für die Bahn wird von den Kreisen umsonst hergegeben. Der Landstrich, durch welchen die Bahn geführt werden soll, ist im Ganzen sehr eben und stellt insofern dem Bau keine besonderen Hindernisse entgegen. Freilich sind einige Flüsse und darunter die Memel zu überbrücken, wofür nicht unbedeutliche Kosten entstehen würden. Das Bedürfniß einer festen Brücke über den Memelstrom ist aber auch, abgesehen von der Eisenbahn, ein so dringendes und die Forderung danach, wenn man daran denkt, welchen Vorzug die Theile der Provinz jenseits der Memel durch die Weichselbrücken vor uns voraus haben, so gerecht, daß der Staat sich dem Bau dieser Brücke immer nicht für längere Zeit ohne große Unbilligkeit würde entziehen können. Die Kosten würden auch voraussichtlich lange nicht die Höhe der für die Weichselbrücken aufgewendeten erreichen, da die Memelbrücke zwar eine bedeutende Länge, aber nicht so colossale Unterlagen erfordern würde, weil der Eisgang der Memel, wegen der Richtung des Flusses von Osten nach Westen, selten so stark ist, als der der Weichsel, bei welcher durch das ungleichezeitige Aufgehen des Eises in der Nähe der südlich gelegenen Quellen und an der nach Norden gerichteten Ausmündung die so gefährlichen Eisstopfungen entstehen. — Das Material zu unserer Eisenbahn würde auf's Billigste und Beste aus nächster Quelle zu beschaffen sein. Memel exportirt jetzt eine bedeutende Quantität Eisenbahnhölzer, die dann zum Theil im Lande selbst zur Verwendung kommen würden, und in Tilsit, also recht im Mittelpunkte der Bahn, abgenommen werden könnten. Eisenbahnschienen könnten mit den möglichst geringsten Kosten über Memel bezogen werden.

An Steinen und Grand zu Befestigungen, Ausfüllungen, Brückenbauten 2c. ist kein Mangel. Es läßt sich daher annehmen, daß die Baukosten für diese ca. 20 Meilen Eisenbahn verhältnißmäßig nicht hoch zu stehen kommen würden. — Auch gelangt es dieser wie jeder Zweigbahn zum größten Vortheil, daß viele beim Bau der Hauptbahn nothwendige und kostspielige Einrichtungen, z. B. mancherlei Werkstätten, für sie nicht mehr wiederholt werden dürfen, sondern ohne Weiteres mitbenutzt werden können. Auch das Inventarium, Waggons 2c. kann theilweise übertragen werden. —

Ad 2. Die Unterhaltungskosten werden nur die gewöhnlichen sein, da die Haltbarkeit der Bahn an keiner Stelle durch außergewöhnliche Einflüsse gefährdet ist. Bei den Betriebskosten kommt hauptsächlich der Preis des Heizungsmaterials, also der Steinkohlen, in Anschlag. Steinkohlen sind nun aber ein Artikel, den bei dem ausgedehnten Handel und directen Verkehr Memels mit englischen Steinkohlenhäfen gerade unser Ort zu äußerst billigen Preisen liefern könnte, beispielsweise um etwa 13 Thlr. 10 Sgr. pro Reel billiger als Königsberg. Es läßt sich daher voraussehen, daß die Eisenbahnverwaltung bei der Memeler Bahn geringere Auslagen für Brennmaterial zu machen haben wird, als bei den meisten andern Staatsbahnen, ja, daß letztere sogar künftig ihre Versorgung mit Kohlen wenigstens theilweise über Memel erhalten werden. Sollte es einmal gelingen, den Torf für Eisenbahnen zur Verwendung zu bringen, so würde unsere Gegend in großartigstem Maßstabe die Lieferung übernehmen können, da wir Torfmoore von mehreren Tausend Morgen Flächeninhalt aufzuweisen haben.

Ad 3. Der Personenverkehr wird gegenwärtig im Sommer hauptsächlich durch Dampfböte, im Winter durch

die Post besorgt. Die Fahrt über das kurische Haff nach dem Seebadeort Cranz und von dort per Journaliere nach Königsberg gewährt zwar die Annehmlichkeit ziemlich schneller Beförderung und dauert in der Regel nicht viel länger als 9 Stunden, ist aber trotzdem ziemlich langweilig, da die Mehrung, an der man entlang fährt, mit ihren kahlen Sandbergen wenig Abwechslung gewährt. Auch ist das Haff oftmals so bewegt, daß Passagiere, die nicht schon an Wasserreisen gewöhnt sind, von der Seekrankheit befallen werden, was Vielen diese Art zu reisen unangenehm macht. Dennoch finden zwei Dampfböte den Sommer über Beschäftigung, die wenigstens für das eine derselben eine durchaus lohnende genannt werden kann. Eine andere Dampfschiffsverbindung wird zwischen Memel und Tilsit unterhalten und erfreut sich einer regen Theiligung Seitens des Publikums. Im Winter ist die Postreise äußerst beschwerlich. Man hat dann über Tilsit einen Weg von ca. 29 Meilen bis Königsberg, und erreicht erst bei Wehlau die Eisenbahn, wodurch wenigstens die Fahrt gegen früher um einige Stunden abgekürzt wird. Bei starkem Schneefall kann man länger als 24 Stunden darauf im Postwagen zubringen und muß noch froh sein, wenn man in Tilsit den Anschluß erreicht und nicht genöthigt wird, dort einen Tag liegen zu bleiben. Ist die Schiffsbrücke über die Memel abgebrochen, und der Fluß noch nicht fest zugefroren, oder wird die Eisdecke durch Stauwasser überschwemmt, oder ist endlich das Eis gegen das Frühjahr hin im Aufgehen begriffen, so giebt es fast immer den unangenehmsten Aufenthalt. Die Reise ist unter allen Umständen eine abscheuliche Strapaze, der sich gewiß Niemand außer im äußersten Nothfall unterzieht. Der jetzige Postverkehr kann daher auch nicht entfernt den Maß-

stab für den möglichen Eisenbahnverkehr abgeben. Bei der Leichtigkeit und Bequemlichkeit der Beförderung auf der Eisenbahn würde das Reisen zum Vergnügen werden, und es läßt sich mit bestem Grunde annehmen, daß gerade im Winter der Verkehr mit Königsberg und ferner gelegenen Orten bedeutend zunehmen und den jetzigen Verkehr im Sommer noch übertreffen würde. Auch im Sommer aber dürften Viele die Fahrt mit der Eisenbahn vorziehen und jedenfalls würde dieselbe Beschäftigung durch die Beförderung von Passagieren nach den Zwischenstationen Tilsit, Insterburg *ic.* und andererseits nach Gumbinnen, Stallupönen *ic.* haben, da die Eisenbahn nicht, wie das Dampfboot, nur den Verkehr zwischen den Endstationen Memel und Königsberg vermittelt, sondern überall Passagiere aufnehmen und absetzen kann. Man weiß auch aus Erfahrung, daß stets ein besserer Weg lebhafteren Verkehr hervorruft. Es ist daher sehr wahrscheinlich, daß die Bahnverwaltung zu keiner Zeit über leere Personenwagen zu klagen haben wird.

Ad 4. Wir legen darauf aber nicht einmal besonderes Gewicht, sind vielmehr der Meinung, daß der Güterverkehr für unsere Bahn mehr als für irgend eine andere wichtig werden und die Haupteinnahmen verschaffen wird. Auch hier reichen die bisherigen Erfahrungen nicht aus, um daraus die Rentabilität der Bahn mit Sicherheit zu prognosticiren. Der Werth unserer jährlichen Zufuhr außer Holz ist durchschnittlich auf 3—4 Millionen Thaler anzunehmen gewesen, der Werth des gesammten Imports hat eine Million noch nicht erreicht. Der Transport der Zufuhr ist zum kleinern Theil per Aue auf Landwegen, zum größern Theil auf dem Wasserwege bewirkt; wie viel auf die eine und andere Art des Transports zu rechnen ist, kann nicht mit Bestimmtheit

nachgewiesen werden, da hierüber alle Aufzeichnungen fehlen. Vom Import ist ein Theil in Memel selbst consumirt, der größere Theil wieder per Aie oder per Kahn nach Rußland hinein abgesetzt. Die Eisenbahn würde nun allerdings einen beträchtlichen Theil dieser Zufuhren und Rückfuhren zu übernehmen haben, könnte durch die Frachtpesen hierfür aber schwerlich ihre Kosten decken. Mit Recht verweisen wir hierbei aber auf die Erweiterung unseres Handels in der Zukunft. Wir haben darauf aufmerksam gemacht, in welcher Steigerung mehrere unserer Handelsbranchen trotz so vieler lähmenden Verhältnisse schon jetzt begriffen sind. Es liegt nicht der mindeste Grund zu der Befürchtung vor, daß sie bereits ihren Höhepunkt erreicht habe, wenn man nicht durch Verweigerung der Eisenbahn unserm Handel überhaupt den Lebensfaden abschneidet. Im Gegentheil ist mit Bestimmtheit zu erwarten, daß durch die Eisenbahn unser Geschäft in Getreide, Leinsaat, Lumpen, Fellen, Salz, Steinkohlen, Häringen u. einen kaum geahnten Aufschwung nehmen wird. Vorzüglich ist zu bedenken, daß unser Getreidehandel sich erst dann zu entwickeln anfangen kann, wenn wir sowohl durch die Verbesserung des Wasserweges als durch die Eisenbahn Königsberg einigermaßen gleichgestellt sind (die sehr bedeutende Zufuhr aus dem Inlande behält Königsberg noch immer voraus!). Es ist gar nicht zu bezweifeln, daß Memel, sobald ihm die Möglichkeit gewährt werden sollte, seinen Getreidehandel in der verhältnißmäßigen Ausdehnung seiner andern Haupt-Handelsbranchen zu betreiben, in wenigen Jahren den Werth der Gesamtzufuhr wird verdoppeln und verdreifachen können. Diese Vergrößerung seines Geschäfts würde aber vorzüglich auch der Eisenbahn und deren Einnahmen zu Statten kommen, denn Memel würde voraus-

sichtlich dieses Communicationsmittel gerade zum Transport von Getreide in ausgedehntem Maße benutzen. Die Verladungskosten per Kahn und per Eisenbahn werden dieselben sein und kommen daher nicht in Anschlag. Die Fracht per Kahn dürfte sich zwar in der Regel billiger stellen, aber die hinzutretenden Unkosten für Lagerung, Zinsen etc., welche auch bei Getreide ca. 8 pCt. des Werths der Waare betragen, sind so enorm, daß durch dieselben allein schon die Eisenbahnfracht gedeckt erscheint, wenn man die jetzt geltenden Sätze als maßgebend annimmt, wonach die Fracht von Kowno bis Memel 8—10 Thlr. pro Last nicht übersteigen würde. Bei andern Waaren, die, wie z. B. Flachs, einen verhältnißmäßig höhern Werth haben, stellt sich die Vergleichung der Eisenbahnfracht mit den früheren Unkosten noch günstiger. Der Transport auf der Eisenbahn wird daher im Ganzen wegen der Ersparniß dieser Unkosten nicht theurer sein, als die Beförderung über Wasser, und daher besonders gern gewählt werden. Dies wird gewiß dazu beitragen, auch die Cydkuhnen-Königsberger Bahn rentabler zu machen, da Königsberg schon der Concurrenz wegen dadurch, daß Memel viel Getreide per Eisenbahn schnell in seinen Hafen zieht, sich genöthigt sehen wird, auch seine Bahn mehr zu verwenden. Es würde ferner, das läßt sich mit Zuversicht voraussagen, auch der Verkehr zwischen Memel und den westlichen Provinzen Preußens, so wie mit den Staaten des Zollvereins wachsen, wenn uns die Ostbahn erschlossen und der Uebergang über den Memelstrom nicht mehr, wie jetzt, erschwert würde.

Schon früher ist kurz darauf angedeutet worden, daß der Expeditions-Handel für Memel, so lange die Hauptpoststraße über unsern Ort nach Rußland führte, von großer

Bedeutung war; seit Verlegung dieser Straße hat er zwar abgenommen, wurde indessen theils durch die günstige Lage Memels, theils durch die gemachten Anstrengungen zur Erhaltung der alten Verbindungen doch noch mit einigem Erfolg betrieben. Die uns bis jetzt jährlich zugeführten ca. 400,000 Etr. Güter, von denen ein Theil hier und im Kreise verbleibt, würden jedenfalls den billigeren Weg per Bahn nehmen, denn Alles, was über die Beziehung von Waaren überhaupt gesagt worden ist, findet auch auf den Expeditionshandel seine volle Anwendung, nur daß bei diesem die Schwierigkeiten durch den großen Zeit- und Kostenaufwand noch unüberwindlicher werden. Während die Güter von Berlin bis Königsberg ca. 86 Meilen per Eisenbahn nur 1 à 2 Tage unterwegs sind, und 36 Sgr. per Etr. kosten, bleiben dieselben von letzterem Orte bis hier, 28 Meilen, in der ungünstigen Jahreszeit, vom Herbst bis Frühjahr, 8—12 Tage aus und kosten 35 Sgr. per Centner; mit der Post kann man von Königsberg bis hier die Waaren allerdings in 2 bis 3 Tagen erhalten, aber die Fracht beträgt 50 Sgr. per Etr. für diese 28 Meilen und Güter über 100 Pfund darf die Post nicht befördern. Die Herstellung der Eisenbahn-Verbindung von Insterburg über Tilsit hierher wird somit das Expeditionsgeschäft für unsern Ort nicht nur erhalten, sondern unzweifelhaft auch erheblich ausdehnen.

Welche Ausdehnung das Geschäft aber gewinnen könnte, sobald auch russischerseits eine Eisenbahnverbindung von hier aus hergestellt würde, muß Jedem einleuchten, der die Bedeutung des ehemaligen großen Waarenzuges über Memel nach Rußland erwägt. Die Kohlentransporte namentlich für die russischen Staatsbahnen würden die Bahn sehr erheblich beschäftigen. Endlich würde mit der Zunahme unseres

Exports auch der Import wachsen, und das um so mehr, als gerade auf eine Steigerung unseres Getreidegeschäfts speculirt wird, es aber notorisch sein dürfte, daß Königsberg gerade gegen Getreide einen sehr beträchtlichen Theil seines Imports umzusetzen im Stande ist. So spricht Alles dafür, daß unsere Zweigbahn in Kurzem die Zuluße der ersten Jahre einbringen und sich eben so gut rentiren würde, wie z. B. die Ostbahn, an deren Rentabilität auch Anfangs Zweifel laut werden.

Ad 5 endlich kommen sehr wesentliche Umstände in Betracht, welche zwar nicht geeignet sind, direct die Rentabilität der Bahn zu erhöhen, doch insofern indirect von Bedeutung werden, als der Fiskus, wenn er die Bahn baut, bei andern Stationen Ersparnisse macht, oder wenn er sie nicht baut, bei andern Stationen Ausfälle erleidet. Der Eisenbahn-, Post- und Steuer-Fiskus sind schließlich eine und dieselbe Person, die nur einen Rock mit verschiedenen Taschen an hat, aus welchen sie gewisse Zahlungen macht und zu denen sie andere Zahlungen einsteckt.

Der Staat erspart durch die Eisenbahn zunächst die kostspielige und im Ganzen wenig einträgliche Posteinrichtung auf der Strecke Memel-Tilsit-Insterburg. Diese Ersparniß ist nicht geringe zu veranschlagen.

Der Staat macht ferner die schon vorhandenen Eisenbahnstrecken Cydkuhnen-Insterburg und Insterburg-Königsberg rentabler, indem der gesammte Personen- und Güterverkehr zwischen Kowno-Tilsit-Memel und Königsberg-Tilsit-Memel diese Bahnen benutzen, also auch bezahlen muß, Einnahmen, die nur die projectirte Zweigbahn vermitteln kann.

Der Staat vermehrt endlich durch jede Steigerung des Handels und Wohlstandes Memels seine Steuer-Einnahme

aus dieser Stadt und aus dem Kreise. Diese Mehreinnahmen würden jeden etwanigen Ausfall bei der Eisenbahn hinlänglich decken. Welches Aufschwungs Memel lediglich durch Erweiterung seines Handels fähig ist, erkennt man z. B. daraus, daß die Stadt Ende des vorigen Jahrhunderts nur ca. 6000 Einwohner zählte, während sie jetzt mehr als die dreifache Zahl aufzuweisen hat. Andererseits aber würde der Verfall des Handels einer Stadt, die eigentlich nur durch den Handel lebt und besteht, das sofortige Sinken der Steuer-Einnahmen auf ein Minimum herbeiführen. Der Ausfall von mehreren Hunderttausend Thalern jährlich wäre die Folge davon für die Staatskasse. Dieser Ausfall würde viel beträchtlicher und empfindlicher sein, als der größtmögliche Ausfall in den Einkünften aus der Eisenbahn, und es wäre daher die schlechteste Deconomie, die sich denken läßt, durch Verweigerung des Eisenbahnbaues sparen zu wollen.

Der Staat hat also in jedem Falle die dringendste Veranlassung, nicht nur den Bau der Zweigbahn überhaupt in die Hand zu nehmen, sondern auch den Bau so schnell als möglich zu beginnen, damit er selbst nicht zugleich mit uns durch Zögerung Schaden nimmt. Diese Nothwendigkeit erkannte der Handelsminister bereits im Jahre 1858 und veranlaßte, ohne unsern Antrag abzuwarten, die königliche Regierung, das Vorsteheramt zur gutachtlichen Aeußerung darüber aufzufordern:

ob und welche Eisenbahn-Verbindungen, abgesehen von den bereits gesicherten Bahnen von Königsberg bis Gydruhnen und von Bromberg nach Thorn zur polnischen Grenze, im Interesse der Provinz für dringlicher und wichtiger zu erachten sein möchten, ob namentlich nicht eine Eisenbahn im nörd-

lichen Theile der Provinz, welche Tilsit und Memel mit der Ostbahn und der Königsberg=Cydkuhner Bahn in Verbindung setzt, vor Allem in's Auge zu fassen sein möchte.

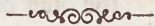
Die Dringlichkeit dieser Bahn, damals schon aus rationalen Gründen mit sicherem Blick erkannt, dürfte jetzt für Niemand mehr zweifelhaft sein. Schon ist die Bahnlinie im letzten Sommer durch Fürsorge desselben hohen Protectors unseres Handels und auf Kosten des Kreises Memel ermittelt und abgesteckt. Möge die Ausführung des ebenso nothwendigen als nützlichen Werkes nicht lange auf sich warten lassen.

Das Vorsteheramt ist ferner durch dasselbe Rescript vom 20. November 1858 angefragt:

nach welchem Orte im russischen Reiche die Fortsetzung einer solchen Zweigbahn anzustreben sein dürfte?

Darauf läßt sich nur die eine Antwort geben, daß unbedingt die Fortführung der Bahn von Memel direct auf Mitau und Riga, mit einer Zweigbahn nach Libau, das Wünschenswerthe wäre. Sollte aber die projectirte Libau=Kownoer-Bahn gebaut werden, so kann man sich kaum eine andere Verlängerung der Bahn von Memel aus denken, als bis direct nach Libau und von da weiter nach Mitau und Riga, denn eine Zweigbahn von Memel in die Kowno=Libauer-Bahn hinein dürfte einerseits Libau zu sehr benachtheiligen, andererseits aber zum Nachtheil der Memel=Insterburg=Cydkuhner-Bahn Memel eine zweite Eisenbahn-Verbindung mit Kowno geben. In einer in dieser oder jener Richtung durch Curland bis Memel geführten Bahn würde

der russische Staat allerdings insofern ein sehr erhebliches Interesse haben, als ihm dadurch in Kriegszeiten, wenn seine Häfen blockirt wären und etwanige Unruhen in Polen die Benutzung der durch dessen Gebiet gelegten Straßen unmöglich machten, ein sicherer Schienenweg nach Preussen zur Beschaffung seiner nothwendigen Einfuhr bleiben würde. — Es kann jedoch nicht rathlich erscheinen, den Bau der Insterburg-Memeler-Bahn von einer Zusage Rußlands auf Fortsetzung derselben abhängig zu machen. Ist unsere Bahn erst fertig, so wird Rußland sich in eigenem Interesse gewiß von selbst zum Anschluß bequemen. Kann dagegen Rußland durch Versagung des Weiterbaues die Ausführung der Insterburg-Memeler Bahn überhaupt hintertreiben und dadurch Memel für alle Zeit unschädlich machen, so wird dies im Interesse Liban's sicher geschehen. Es kommt auch auf die Fortsetzung der Bahn nach Rußland hinein nicht wesentlich an; denn gewiß wäre es eine unrichtige Bezeichnung, wenn man sie eine Seebahn nennen wollte. Eine Bahn, die auf einen Seehafen ausläuft, ist nie eine Seebahn; sie mündet auf das weite, nach allen Seiten hin offene Meer, das alle Länder der Erde umspült und die Schiffe aller Nationen auf unzähligen Pfaden hinüber und herüberführt, die fernsten Welttheile mit einander verbindend.



Beilage, betreffend die Hafenbaukasse.

Seit undenklichen Zeiten wurde von eingehenden Schiffen ein Thaler pro 10 Schiffslasten Behufs der Hafenbauten und Unterhaltung der Pilotagestrüde gezahlt. Diese Ungelder flossen zur Staatskasse. Erst 1745 trug die Kaufmannschaft darauf an, die Ungelder ihrer Bestimmung gemäß zum Hafenbau zu verwenden. Dies wurde zwar von 1746 ab genehmigt; doch wurden diese Abgaben nach wie vor von königlichen Officianten zusammen mit den königlichen Gefällen erhoben, und die nicht verbrauchten Summen flossen in die königlichen Kassen. Seit 1766 wurde dann ein Abversionalquantum von ca. 2500 Thln. an die Memelsche Baggerkasse bezahlt, das sich jedoch bald als unzureichend erwies. Man forderte 1770 größere Summen zum Hafenbau, wurde aber von der damaligen Accise-Administration abgewiesen. Um nun den Hafen nicht verfallen zu lassen, mußte sich die Kaufmannschaft 1778 zur Erhöhung der Abgaben um 2 Ggr. pro Last wenigstens auf so lange verstehen, bis durch diesen Ueberschuß die größeren Kosten für Hafenbauten gedeckt sein würden. Aber ihr Verlangen, die Gelder selbst zu verwalten, wurde von der Ab-

miralitätskammer zu Königsberg sehr bezeichnend für die damalige Herrschaft der Bürokratie als „dreist und unverschämt“ aus dem Grunde zurückgewiesen:

„weil die Memelschen Kaufleute so wenig als andere Unterthanen zu fragen berechtigt sind, wozu und in welcher Art die erhobenen Ungelder verwendet werden.“

Nach Beendigung der Bauten wurden die Mehrabgaben dem gegebenen Versprechen entgegen dennoch fixirt, und daraus zum Theil die Kosten für ein neu eingerichtetes Seegericht zu verwendet.

So ging es bis 1808. In diesem Jahre wurde endlich durch besonderes Fundations-Rescript die Verwaltung der sämtlichen Hafenanstalten der Kaufmannschaft übergeben, zugleich aber auch die Schiffslastengelder- oder Hafenbaukasse mit der Verpflichtung, daraus den Neubau und die Unterhaltung aller bestehenden und neu anzulegenden Hafenwerke zu bestreiten, auch die Seeküste und die Baggerungen zu unterhalten und endlich gewisse zu Gehältern für die Beamten der Handlungsdeputation und Baukommission bestimmte Summen zu zahlen, letztere jedoch ausdrücklich nur „bis zur Ausmittelung anderer Fonds“, die sich jedoch bis jetzt noch nicht gefunden haben. Bei großen Neubauten blieb die Erbittung extraordinärer Zuschüsse aus der Staatskasse der Kaufmannschaft vorbehalten.

Dieser Zusatz war keineswegs bloß der Ausdruck gnädigen Wohlwollens gegen die Stadt Memel; der Staat versprach damit vielmehr nur in der Zukunft eine unbestimmte Beihilfe dafür, daß er zwar die ganze Last der Hafenbauten auf die Kaufmannschaft wälzte, derselben aber nicht sämt-

liche Hafengelder zuwies, sondern sich beträchtliche Einnahmen aus den Gefällen vorbehielt und dieselben für andere Zwecke verwandte. Es wurden nämlich 1808 zwölf ihrer Natur nach sehr verschiedenartige Hafenaufgaben erhoben und zu verschiedenen Klassen vereinnahmt. Die an die Kaufmannschaft übergebene Schiffslasten- oder Hafenbaukasse war nur eine dieser Klassen und es flossen nur bestimmte Arten von Aufgaben in dieselbe. Diese besonderen Aufgaben wurden auch besonders erhoben, und zwar fielen der Kaufmannschaft zu:

die Schiffslasten- und Hafenbaugelder,
 die Stadtanlagegelder,
 die Stellanlagegelder von beladenen Schiffen,
 die Stellanlagegelder von beballasteten Schiffen und
 die Rettungsbootsgelder,
 während die Licentkasse (Hauptzollamt)
 die Schiffsgelder,
 die Hafen- und Baufengelder,
 Weyen,
 Paß- und Besuchgebühren,
 das Schiffahrts- und Handlungspolizei-Directorium aber
 die Anlagegelder für Tilgung der Schulden des Kirchenbaues,
 die Lootfengelder und
 die Ballastgelder

vereinnahmten und zur Staatskasse abführten. In Folge der Allerhöchsten Cabinets-Ordnung vom 25. August 1815 aber, wodurch unter Anderm bestimmt wurde,

daß nach dem Ausfall der Vermessung eines Schiffes sämtliche lediglich von den Schiffsgesäßen für

die Benutzung des Hafens zu erlegenden Abgaben geordnet werden sollten, wurde mittelst Rescript des Königlich-finanzen-Ministerii vom 11. Januar 1816 für den Hafen von Memel festgesetzt: daß an Stelle der bis dahin stattgefundenen einzelnen Erhebungen ein allgemeines Hafen-Ungeld nach bestimmten (übrigens später mehrfach veränderten) Sätzen gezahlt, von der ganzen Einnahme aber, welche allein zur Licentkasse einzuziehen war, aliquote Theile an die Kaufmannschaft und an das Polizei-Directorium abgeführt werden sollten.

Auf diese Weise blieb nach wie vor ein beträchtlicher Theil der Hafengelder seiner eigentlichen Bestimmung entzogen. Diese vom Haupt-Zollamt vereinnahmten und zur General-Staatskasse abgeführten Hafengelder sind für die Jahre 1808—1843 schon früher auf die beträchtliche Summe von 509,441 Thlr. berechnet; sie betragen für die Jahre 1843 bis 1860 noch fernere 385,040 Thlr., so daß sich die Gesamteinnahme des Staats daraus auf nicht weniger als 894,481 Thlr. ergibt. Allerdings hat das Ministerium seit 1842 zu den immer dringender und umfangreicher werdenden Hafenbauten nicht unbedeutende Summen als „Staatszuschüsse“ hergegeben und fährt damit noch gegenwärtig fort. Aber der im Jahre 1853 gestellte Antrag:

die gesammte Einnahme aus den Hafengeldern der Kaufmannschaft fortan zu belassen und zur Vollendung der Bauten noch für 10 Jahre aus den früheren Einnahmen Zuschüsse zu gewähren, wurde abgelehnt.

Da sich nun, wie oben nachgewiesen, die Einnahmen des Staats aus den Hafengeldern für die Jahre 1808—1860 auf die Totalsumme von 894,481 Thlr. belaufen, die in den Jahren 1842—1860 dagegen geleisteten Zuschüsse nur im Ganzen 343,000 Thlr. betragen, so ergibt sich für die Staatskasse noch immer ein Ueberschuß von 551,481 Thlr., dessen Verwendung zu Gunsten des Memeler Handels gewiß nach Recht und Billigkeit beansprucht werden kann.

Mit dieser Summe wäre schon der größte Theil der Kosten für den Minge-Schmelz-Canal zu decken, so daß die wirklichen Opfer, die der Staat dafür zu bringen hat, in der That nicht groß sind. Ueberhaupt scheint es für beide Theile vortheilhafter zu sein, wenn die Staatskasse, deren Zuschüsse zu den Hafenbauten in den letzten Jahren ihre Einnahme aus den Hafengeldern fast ausgleichen, auf diese precären Einkünfte verzichten und die sämtlichen Hafengefälle der Kaufmannschaft zur Verwendung ihrem eigentlichen Zweck gemäß überlassen, sich damit aber die Mühe ersparen möchte, mit der einen Hand zu nehmen, was sie mit der andern doch wieder zurückzugeben genöthigt ist. Die Verbesserung des Memeler Hafens kommt ja dem Handel Memels, die Erweiterung des Memeler Handels schließlich auch dem Staate zu Gute.



Zusammenstellung

der

jährlichen Ausgaben der Hofenbankasse

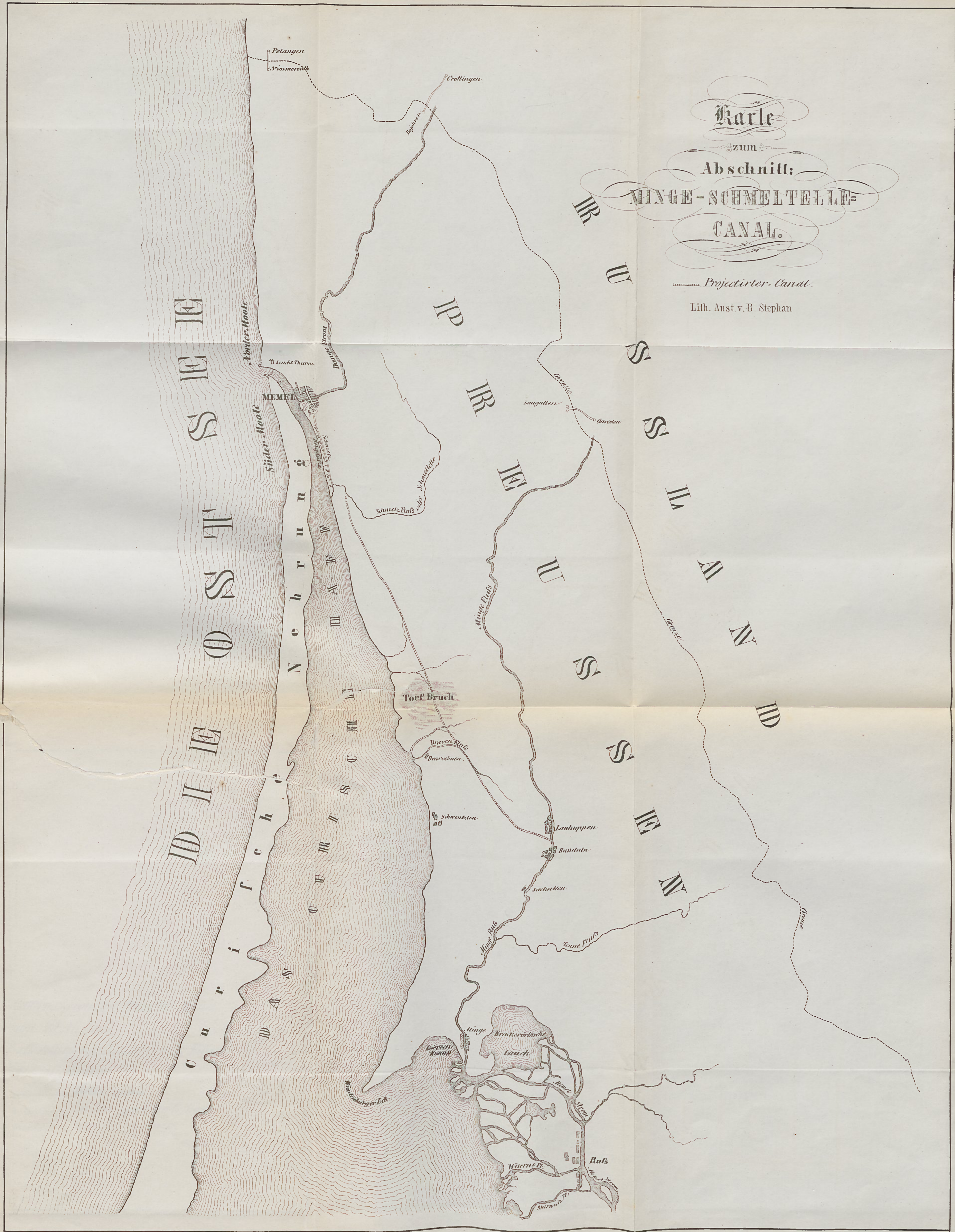
zu

N e m e l.



Jahres-Zahl.	Gebälter, fürte und sonstige Remunerationen, Abgaben und sonstige materielle Ver- waltungskosten, Pensionen und Extraordinaria.	Unterhaltung der Hafenan- stalten und Dämme, als: Leuchttürme, Rettungsan- stalten, Pilotage, Plantagen, sämtlicher Wasserstraßen incl. Baggerung, Brücken, Eisbrecher, Bollwerke, Mö- len und Uferschutzwerte, nebst kleinen Neubauten.	Haupt:	
			Massive Kaymauer in der Dange.	Herstellung der Mor- der-Moole.
1842	—	—	—	28,940
1843	7,980	8,350	—	12,300
1844	8,450	9,310	—	—
1845	8,410	18,980	—	—
1846	8,890	14,450	—	—
1847	9,440	12,370	—	3,110
1848	8,620	8,810	—	—
1849	9,230	16,780	—	28,400
1850	9,330	12,860	3,200	19,120
1851	9,910	16,860	4,540	29,770
1852	8,920	13,760	1,070	21,020
1853	9,700	28,910	5,140	1,570
1854	10,450	24,380	1,660	15,420
1855	12,260	21,590	—	22,800
1856	20,650	31,480	—	17,370
1857	14,370	35,130	—	—
1858	12,360	30,660	—	17,780
1859	13,620	26,570	—	20,720
1860	13,940	28,440	—	12,580
196,530			15,610	250,900

Neubauten.						
Herstellung der Gü- der-Moore.	Uferschutzwerte auf der Mehring.	Dampfschagger nebst Prähmen.	Winterhafen.	Dampfschuttschut.	Eiserne Drehbrücke und dazu gehörige massive Kaymauer.	Beck, Klap bei Gang.
—	—	—	—	Das in Elbing gebaute Dampfschuttschut wird ca. 52,000 Thlr. kosten.	—	—
—	—	—	—		—	—
7,560	—	—	—		—	—
16,900	2,530	—	—		—	—
5,440	16,250	—	—		—	—
4,080	6,840	—	—		—	—
—	5,290	—	—		—	—
—	—	—	—		—	—
3,900	—	—	—		—	—
2,200	—	11,200	—		—	—
21,860	—	34,290	—	Das in Elbing gebaute Dampfschuttschut wird ca. 52,000 Thlr. kosten.	—	4,250
25,240	—	4,060	—		—	—
8,120	—	400	12,000		—	—
3,100	—	—	39,940		10,000	—
14,680	31,800	—	77,420		9,870.	2,000
19,960	1,470	—	19,510		—	—
4,800	—	—	270		—	—
11,360	—	—	2,520		—	—
—	—	—	33,510		—	—
149,200	64,180	49,950	185,170	52,000	19,870	6,250



Karte

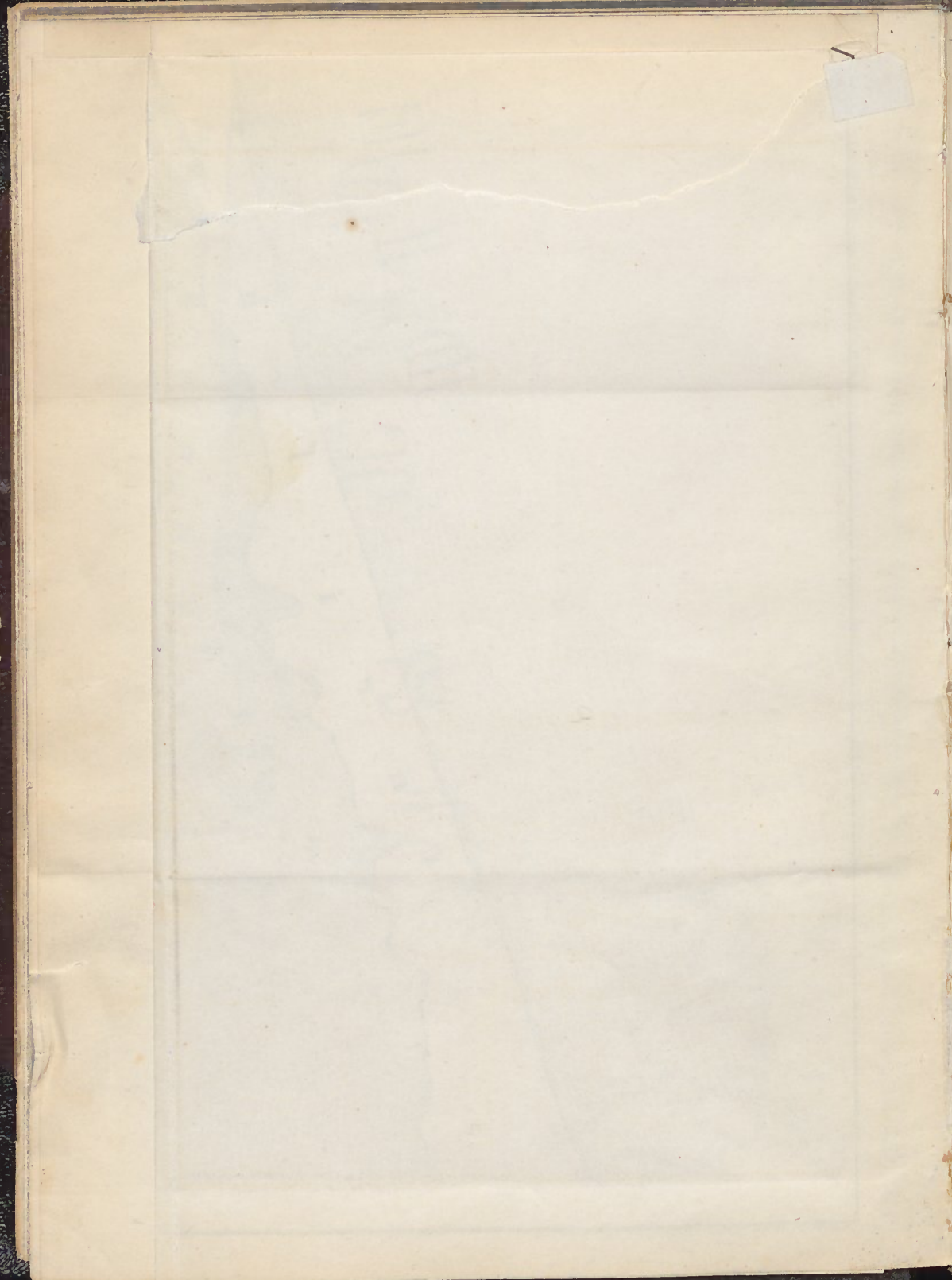
zum

Abchnitt:

MINGE-SCHMELTE-CANAL.

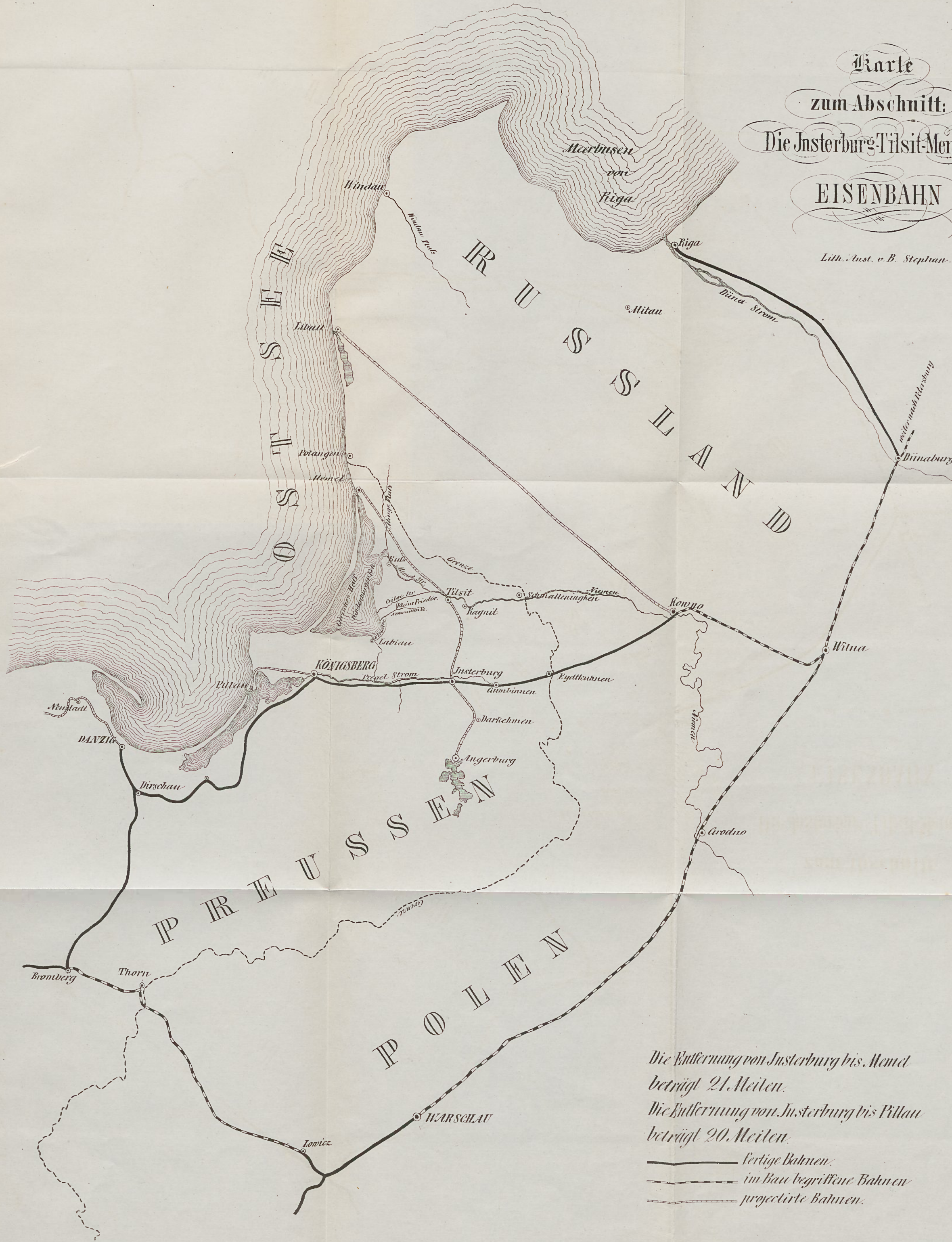
Projectirter Canal.

Lith. Aust. v. B. Stephan.



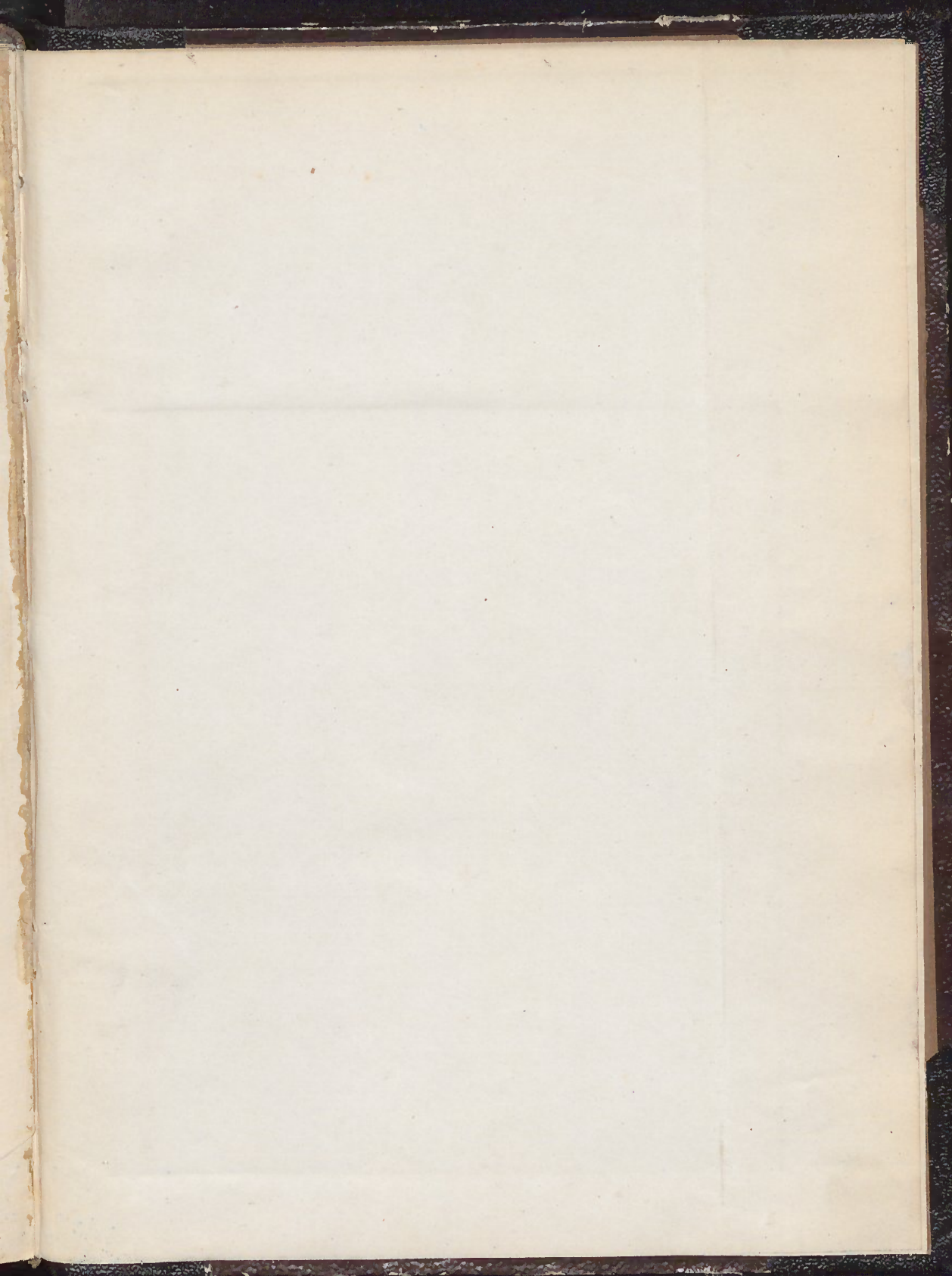
Karte
zum Abschnitt:
Die Insterburg-Tilsit-Memeler
EISENBAHN

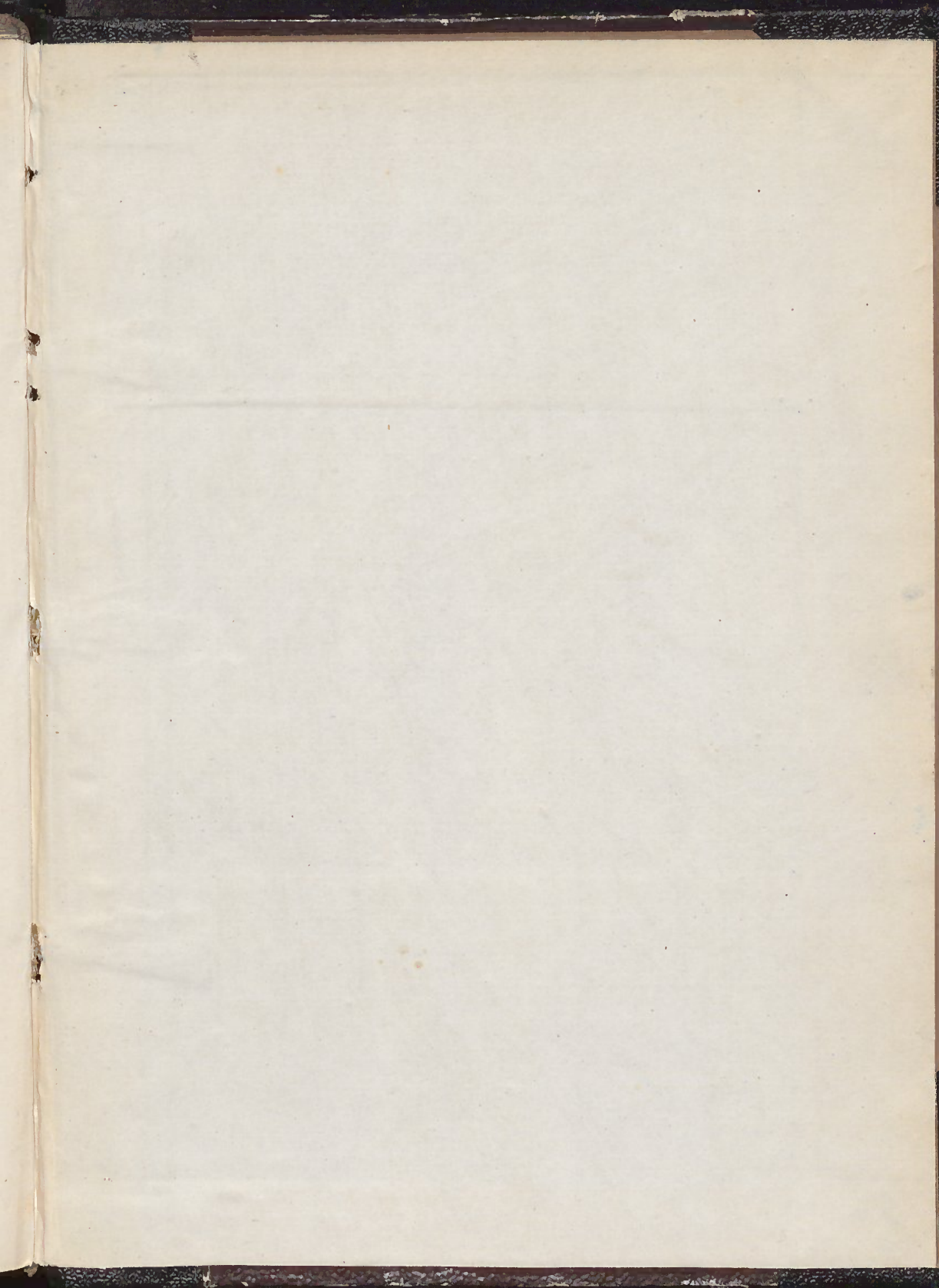
Lith. Anst. v. B. Stephan.



Die Entfernung von Insterburg bis Memel
beträgt 21 Meilen.
Die Entfernung von Insterburg bis Pillau
beträgt 20 Meilen.

— fertige Bahnen.
- - - im Bau begriffene Bahnen.
... projectirte Bahnen.





206\$08410208

