Ueber die

Versorgung von Berlin

mit

Nahrungsmitteln.

Denkschrift

zur

Begutachtung einer Berlin-Stralsunder Eisenbahn

von

A. T. Kruse,
Altermann des Gewandhauses in Stralsund.

Mit statistischen Tabellen und einer lithographirten Karte.

Berlin.
In Commission bei F. Schneider & Comp.

1853.

Zur gefälligen Beachtung.

Der hier behandelte Gegenstand, in so weit derselbe die Versorgung von Berlin mit Nahrungsmitteln betrifft, verdient gewiß die besondere Aufmerksamkeit hoher Staats-Behörden und eine gründlichere Bearbeitung, als demselben hier, unter mancherlei beschränkenden und drängenden Verhältnissen, gewidmet werden konnte; für den nächsten Zweck dürfte diese Anregung zur weiteren Prüfung wohl genügen, damit der Wahrheit die richtige Würdigung bei einem wichtigen Staats-Unternehmen gesichert werde.

Berlin, Ende April 1853.

A. T. Kruse,
z. Z. Abgeordneter zur Zweiten Kammer
für Rügen-Franzburg.

Ratsbibliothek
Fachabt. der Berliner Stadtbibliothek

BIBLIOTHEK DES ... ZU BERLIN.

P. M. Zur Begutachtung einer Berlin-Stralsunder Eisenbahn.

A. Linie durch Mecklenburg-Strelitz (directe Verbindung = $28^{67}/_{100}$ Meilen)

B. Anschluß an die Berlin-Stettiner Eisenbahn (bei Passow über Anclam = $34^{15}/_{100}$ Meilen).

Mit Bezug auf das Zufuhr-Bedürfniß von Lebensmitteln für Berlin.

---

1. Berlins Bevölkerung wird, mit Einschluß der nächsten Umgebung, für 1855 zu schätzen sein auf 500,000 Menschen; nach Dieterici's Berechnung ist in etwa 30 Jahren, also für 1885, die Vermehrung bis zu einer Million zu gewärtigen.

2. Das Bedürfniß an Lebensmitteln zur nothdürftigsten Ernährung, an Getreide, Gemüse, Fleisch, Butter, Milch, Käse, Eiern, Fischen und Salz kann, nach den Mittheilungen des statistischen Bureaus in Berlin, 1851 Nr. 14., und verschiedenen andern Nachweisungen praktischer Erfahrungen, im Durchschnitt per Kopf und Jahr veranschlagt werden zu 12 Zoll-Centner; Berlin bedarf demnach für 500,000 Menschen

in 1855 einer Zufuhr von 6 Millionen,
in 1885 für 1 Million Menschen 12 Millionen

Centner der oben bezeichneten nothwendigsten Nahrungs-Mittel, also mit Ausschluß von Thee, Kaffee, Zucker, Wein, Südfrüchten und dergl., auch die Bedürfnisse für Kleidung, Wohnung, Leucht- und Brenn-Material, Transportmittel, Viehfutter u. s. w. nicht gerechnet.

3. Betrachtet man das Zufuhr-Gebiet, woraus die Bevölkerung Berlins jene z. B. für 500,000 Menschen erforderlichen sechs Millionen Centner nothwendigster Nahrungsbedürfnisse beziehen kann und wirklich bezieht, so wird ein prüfender Blick auf die Karte leicht erkennen, daß dieses Gebiet, Berlin als Central-Punkt desselben genommen, seine natürlichen Grenzen findet am Riesen-, Erz- und Harz-Gebirge und an der Ostsee-Küste; und es ist wohl bemerkenswerth, daß Berlin eben im Central-Punkte dieser natürlichen Grenzen seines Versorgungs-Gebietes liegt, nämlich in einer Entfernung von etwa 30 Meilen von der Ostsee-Küste, von dem Harze, dem Erz- und Riesen-Gebirge. Im Nordwesten wäre das Gebiet zwar noch etwas ausdehnbar bis nach Holstein und den Küsten der Nordsee; allein hier treten die großen Consumtions-Bedürfnisse der volkreichen Städte Lübeck, Hamburg, Altona, Bremen, Hannover und dergl. als Schranken entgegen, so wie der leichte Abzug nach den Küsten des großer Zufuhr an Nahrungsmitteln bedürftigen Großbritanniens, insbesondere Londons mit etwa 2½ Millionen Einwohnern. Nur ost- und nordostwärts hat das Versorgungs-Gebiet Berlins noch eine beträchtliche Ausdehnbarkeit offen: nach Posen, Pommern und Preußen zu; hier aber tritt die Schwierigkeit des Transports — aus größerer Entfernung — selbst auf Wasserwegen — sehr entgegen und die Concurrenz der Ausfuhr über See; je schwieriger, langsamer, theurer, gefahrvoller der Transport nach Berlin, desto lohnender erscheinen die Preise des Auslandes, und die Ausfuhr beschränkt die Möglichkeit der Theilnahme an der Versorgung Berlins.

4. Erkennt man nun in dem Umkreise Berlins, der im Norden bis an die Ostsee-Küste bei Stralsund, im Osten bis in die Nähe der Stadt Posen, im Süden bis an das Riesen- und Erzgebirge, im Westen bis zum Harz, nahe an Celle, Lüneburg, Hamburg und Lübeck reicht, das natürliche Versorgungs-Gebiet Berlins, das nur ausnahmsweise auf den Wasserstraßen der Oder und Warthe noch etwas ausgedehnt werden kann, so hat man für diesen Umkreis einen Halbmesser von etwa 30 Meilen, und also für das Versorgungs-Gebiet Berlins eine Grundfläche von etwa 2000 Quadrat-Meilen, und Berlins Bedürfniß an nothwendigsten Nahrungsmitteln hätte von jeder Quadrat-Meile etwa 3000 Centner Zufuhr in Anspruch zu nehmen.

5. Es leuchtet nun sofort ein, daß innerhalb des Versorgungs-Gebietes eine große Verschiedenheit der Fruchtbarkeit, des eigenen Bedürfnisses und der Transport-Möglichkeit besteht, und um hierüber eine etwas klare Anschauung zu gewinnen, scheint es angemessen, dies Versorgungs-Gebiet nach den zur Zeit bestehenden Wasser- und Eisenbahn-Verbindungen, wie in der Anlage geschehen ist, in Sieben Abschnitte zu theilen, deren jeder etwa 300 Quadrat-Meilen umschließt, und die, in gleicher Entfernung von Berlin, nach ihren Haupttheilen, Provinzen und Regierungs-Bezirken näher bezeichnet werden können, wie folgt:

6. Die Abschnitte des Versorgungs-Gebietes von Berlin sind:

I. Pommern: Stettin, Cöslin.
II. Brandenburg: Frankfurt, Posen.
III. Brandenburg: Frankfurt, Liegnitz, Breslau.
IV. Potsdam, Merseburg (Königreich Sachsen).
V. Sachsen: Magdeburg (Herzogthum Braunschweig).
VI. Brandenburg: Potsdam (Mecklenburg-Schwerin).
VII. Brandenburg: Potsdam, Pommern, Stralsund, Stettin (Mecklenburg-Strelitz und Schwerin).

7. Will man nun die Fruchtbarkeit der einzelnen Abschnitte und die Möglichkeit derselben, Ueberschüsse von Nahrungsmitteln nach Berlin zu liefern, näher prüfen, so wird man nach den Mittheilungen des statistischen Bureaus in Berlin und Hübner's Jahrbuch 1852 darüber die folgende Zusammenstellung machen können:

Tabelle A.

Auf 1000 Menschen kamen 1849

Abschnitt.	In den sieben Abschnitten des Versorgungs-Gebietes von Berlin, nach den Regierungs-Bezirken	Gärten und Acker M. Morg.	%	Wiesen und Hütung M. Morg.	%	Pferde Stück	%	Rindvieh Stück	%	Schaafvieh Stück	%	Schweine Stück	%	Besondere Nahrungsmittel und Zufuhr.
I.	Stettin, Cöslin	4358	1,22	783	0,83	121	1,19	375	1,09	2053	1,32	176	1,02	Fische, Gänse, Seef.
II.	Frankfurt, Posen	3710	1,04	1011	1,08	103	1,01	378	1,10	1576	1,02	177	1,02	Zufuhr: Warthe, Oder.
III.	Frankfurt, Liegnitz (Sachsen) . .	2506	0,73	713	0,76	70	0,68	370	1,08	1112	0,72	117	0,68	dgl. v. u. n. Sachsen.
IV.	Potsdam, Merseburg (Sachsen) .	2739	0,76	714	0,76	80	0,79	257	0,75	1130	0,73	168	0,98	(Berlin) Elbe.
V.	Magdeburg, Merseburg (Braunschweig)	2852	0,80	511	0,54	91	0,90	290	0,85	1277	0,83	197	1,14	Obst. Elbe u. s. w.
VI.	Magdeburg, Potsdam, Hannover und Schwerin wie V. . . .	3854	1,08	1397	1,50	—	—	—	—	—	—	—	—	Zufuhr v. d. Elbe.
		—	—	—	—	91	0,90	290	0,85	1277	0,83	197	1,14	Seefische (Holstein).
VII.	Stralsund, Stettin	4926	1,37	1443	1,53	155	1,53	438	1,28	2400	1,55	176	1,02	Seefische, Gänse, Zufuhr.
a.	Im ganzen Versorgungs-Gebiet	24945	7,00	6572	7,00	711	7,00	2398	7,00	10825	7,00	1208	7,00	
b.	Durchschnitt für jeden Abschnitt	3564	1,00	939	1,00	102	1,00	343	1,00	1546	1,00	172	1,00	
c.	Durchschnitt vom ganzen Staat	2889	—	1003	—	96	—	328	—	998	—	150	—	
d.	Verhältniß zum Versorgungs-Gebiet	—	0,81	—	1,07	—	0,94	—	0,96	—	0,64	—	0,87	

8. Aus der tabellarischen Uebersicht wird nun schon im Allgemeinen leicht erkennbar werden, daß kein Abschnitt des Versorgungs-Gebietes von Berlin an Ueberschuß von Nahrungsmitteln so reich ist und sein kann als der Abschnitt VII., wo 1000 Menschen

die größte cultivirte Garten- und Acker-Fläche,
die größte Wiesen- und Hütungs-Fläche,
die größte Anzahl von Pferden,
die größte Zahl von Rindvieh,
die größte Zahl von Schaafvieh

und an Schweinen auch noch mehr als die Durchschnitts-Zahl aller übrigen 6 Abtheilungen besitzen; die für Abtheilung VII. aufgestellten Verhältnißzahlen sind aber die für den Regierungs-Bezirk Stralsund speciell statistisch ermittelten, in der Voraussetzung, daß die zu diesem Abschnitt gehörigen Mecklenburg-Schwerin- und Mecklenburg-Strelitzschen Landestheile (worüber statistische Nachweisungen nicht zur Hand) im Durchschnitt mit den übrigen Preußischen Antheilen gerade nicht wesentlich von Neu-Vorpommern verschieden sind, es übrigens hier nur besonders auf den Regierungs-Bezirk Stralsund ankommt.

9. Es dürften nun aber zu den hier dargestellten einzelnen Abschnitten des Versorgungs-Gebietes von Berlin noch einige besondere Anmerkungen zu machen sein.

Zu Abschnitt I. Theile der Regierungs-Bezirke Stettin und Cöslin. Dieser Abschnitt hat, nach der Tabelle A., die zweite Stelle der Fruchtbarkeit im Versorgungs-Gebiete, sowohl an cultivirter Grund-Fläche als an Viehstand; außerdem noch einen ziemlichen Reichthum an Nahrungsmitteln, an Gänsen und an Fischen aus den großen Binnen-Gewässern und von dem Seestrande, doch bietet der letztere nur geringe Begünstigung für Fischreichthum und Fischfang; die Oder liefert viele Krebse.

Vor- und Hinterpommern haben vermittelst der Oder durch den Finow-Canal eine sehr wohlfeile, und durch die Stargard-Posener und Berlin-Stettiner Eisenbahn eine sehr leichte und schnelle Transport-Verbindung mit Berlin; anderseits, an der Seeküste liegend, eine bequeme Gelegenheit zur Ausfuhr seewärts. Kann aber eben deshalb Stettin auch, nach allgemeinen Preis-Verhältnissen überseeischer Getreide-Märkte, aus dem Versorgungs-Gebiete Berlins auf der Oder mit deren Neben-Wasser-Verbindungen fast alle Quellen an sich ziehen und so die Preise der Nahrungs-Bedürfnisse Berlins schnell in die Höhe treiben, so kann derselbe Seehafen umgekehrt auch große Massen von Nahrungsmitteln seewärts von den entfernteren Küsten West- und Ostpreußens über Danzig, Königsberg, Memel — auch aus dem Auslande — Rußland, Dänemark, Jütland, Holstein und Mecklenburg, schnell heranschaffen, um Berlin, Sachsen, Schlesien gegen Hungersnoth zu schützen; auch vermittelte Stettin zeither von der Peene und Küste her nicht unbedeutend die Verfügung über die Getreide-Ueberschüsse aus Alt- und Neu-Vorpommern, selbst aus Mecklenburg-Strelitz, theils für die Ausfuhr über See, theils für die Versendung binnenwärts nach allen Seiten im Versorgungs-Gebiete Berlins, in der Regel nur durch die Fluß- und Canal-Verbindungen, seltener durch die theurere Eisenbahn-Verbindung, welche nur in dringlichen Fällen für Getreide benutzt wird, aber entschiedener für den Transport von Vieh, Butter, Milch.

Nach dem Bericht pro 1851 brachte die Stettiner Eisenbahn in diesem Jahre nach Berlin 694,347 Ctr. Eil- und Frachtgut, ohne Angabe, wie viel davon in Getreide und anderen Nahrungs-Bedürfnissen.

An Vieh:	208 Pferde	dabei von der Ostbahn			48	Stück
	2639 Rinder u. Kälber	„	„	„	172	„
	25698 Schweine	„	„	„	18289	„
	5276 Schaafe	„	„	„	1182	„
	3100 Ctr. Geflügel	„	„	„	1603	Ctr.

Es gingen aber von Berlin wieder ab:

507 Pferde,
139 Rinder und Kälber,
27 Schweine,
632 Schaafe.

Da ein großer Theil des nach Berlin transportirten Viehes, insbesondere 18289 Schweine, von der Ostbahn herangekommen ist, so hat das Versorgungsgebiet I. nur ein sehr geringes Quantum Vieh nach Berlin geliefert, namentlich ist bemerkenswerth, daß aus dem westlichen und südlichen Vorpommern und dem nördlichen Theile der Ukermark, bei Tantow und Passow, nur an die Bahn gekommen sind:

23 Pferde, 149 Rinder und Kälber, 197 Schweine, 583 Schaafe, 2½ Ctr. Geflügel,

wodurch wohl klar erwiesen sein wird, daß auf der Strecke von Anclam bis Tantow, Prenzlau und Passow sehr wenig Vieh für Berlin zu holen sei; bedeutenderen Zugang zeigt der Bahnhof zu Stettin = 6937 Stück Vieh, und zu Angermünde = 4988 Stück Vieh.

Letzteres dient als weiterer Beweis, daß nur der südlichere Theil der Ukermark (der von einer Anclam-Passower Bahn keinen Gebrauch machen kann) Ueberschüsse für Berlin an die Eisenbahn bringt.

10. Zu Abschnitt II. Theile von den Regierungsbezirken Frankfurt und Posen.

Dieser Abschnitt gehört nach Tabelle A. in Betreff der Fruchtbarkeit und des Viehstandes in die vierte Stelle des Versorgungs-

Anlage zu Tabelle A.

Nach einer andern Zusammenstellung, wodurch insbesondere der Abschnitt I., unter Zuziehung der großen, dort vorwaltenden „Raumen-Hutung", und der Abschnitt IV. richtiger dargestellt sein dürfte, gewinnt man folgende Uebersicht: auf 1000 Menschen kamen 1849

Abschnitt.	In den sieben Abschnitten des Versorgungs-Gebietes von Berlin, nach den Regierungs-Bezirken	Gärten und Acker M. Morg.	%	Wiesen und Hutung M. Morg.	%	Pferde Stück	%	Rindvieh Stück	%	Schaafvieh Stück	%	Schweine Stück	%	Besondere Nahrungsmittel und Zufuhr.
I.	Stettin, Cöslin	4358	1,28	2361	2,03	121	1,13	375	1,12	2053	1,34	176	1,06	Gänse, Fische. Ostsee.
II.	Frankfurt, Posen	3710	1,08	1011	0,87	103	1,00	378	1,13	1576	1,00	177	1,07	Wild. Warthe.
III.	Frankfurt, Liegnitz	2506	0,74	713	0,61	70	0,68	370	1,10	1112	0,73	117	0,70	Obst. Oder.
IV.	Potsdam (Berlin), Merseburg	2739	0,81	824	0,72	85	0,83	257	0,77	1130	0,74	168	1,01	dgl. Elbe, Spree.
V.	Magdeburg, Merseburg	2850	0,83	724	0,64	92	0,90	286	0,86	1277	0,84	197	1,19	dgl. Elbe.
VI.	Magdeburg, Potsdam (Berlin)	2819	0,82	1022	0,88	94	0,91	235	0,71	1200	0,78	152	0,91	Wild. Havel, Ostsee.
VII.	Stralsund	4926	1,44	1443	1,25	155	1,51	438	1,31	2400	1,57	176	1,06	Gänse, Fische. Ostsee.
a.	Im ganzen Versorgungs-Gebiet	23908	7,00	8098	7,00	720	7,00	2339	7,00	10748	7,00	1163	7,00	
b.	Durchschnitt für jeden Abschnitt	3415	1,00	1157	1,00	103	7,00	334	1,00	1535	1,00	166	1,00	
c.	Durchschnitt vom ganzen Staat	2889		1003		96		328		998		150		
d.	Dessen Verhältniß zum Versorgungs-Gebiet		0,84		0,87		0,92		0,98		0,85		0,90	

Bemerkungen: Eine völlig genaueste Schätzung der Abschnitte ist nicht möglich und hier auch nicht erforderlich. Wenn im Satze 9 zum Abschnitt I. gesagt worden, derselbe habe die zweite Stelle der Fruchtbarkeit, so ist das nur relativ, mit Bezug auf Ueberschuß von Nahrungsmitteln, zu verstehen (S. Satz 15 Seite 7a.). Bei dem Regierungsbezirke Potsdam (Abschnitt IV. und VI.) wirkt die Bevölkerung Berlins auf den Verhältnißsatz bedeutend ein; bei genauerer Ermittelung findet man: daß diese Abschnitte selbst etwa resp. $^{10}/_{100}$ und $^{12}/_{100}$ des Bedürfnisses von Berlin hergeben und nur die übrigen $^{78}/_{100}$ aus den Ueberschüssen der anderen Abschnitte, hauptsächlich aus I. II. und VII., herbeizuschaffen sind.

Gebietes und übertrifft darin noch den Durchschnitt des letzteren. In Betreff seiner Communication mit Berlin und des Transports seiner Ueberschüsse von Nahrungsmitteln dahin ist derselbe sehr begünstigt durch die Warthe und Oder und kann durch ersteren Fluß mit dessen weiterer Wasser-Verbindung ostwärts noch bedeutende Zufuhren von Getreide aus weiterer Ferne herbeiziehen. Nur ein kleiner Theil des Gebietes kann zur Zeit für schnellen Transport nach Berlin die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn in der Nähe von Frankfurt a. d. O. benutzen, und was auf dieser nach Berlin herangebracht wird, kommt zum großen Theil aus dem Abschnitt III. Diese Zufuhr ist aber schon sehr abhängig von dem Ausfalle der Ernte in Schlesien, wohin die Bahn öfters Getreide und Nahrungsmittel schnell befördern muß, um leicht eintretende Noth abzuwehren.

Was auf dieser Bahn in 1851 an Nahrungsmitteln nach Berlin gebracht worden, kann hier nicht angeführt werden, da der Bericht darüber keine specielle Nachweisung enthält, sondern nur die allgemeine Angabe: daß für Vieh-Transport auf der ganzen Bahn von 51¾ Meilen Länge nach beiden Richtungen hin nur 21,682 Thlr. 4 Sgr. 2 Pf. Fracht erhoben worden ist, dieser also eine nur sehr geringe Bedeutung hat, da der Vieh-Transport der Stettiner Bahn 1851 auf 18 Meilen 22,522 Thlr. 5 Sgr. betrug.

Ob Getreide-Transport auf dieser Bahn stattgefunden hat, ist aus dem Berichte auch nicht ersichtlich, und so ist wohl anzunehmen, daß der Ueberschuß dieses Abschnittes an Nahrungsmitteln hauptsächlich auf dem bequemen und wohlfeilsten Wege zu Wasser und zwar in Getreide nach Berlin gekommen sei; Vieh mag aus der Nähe Berlins herangetrieben worden sein. Aus diesem Abschnitte wird aber nach Ergänzung der Ostbahn zwischen Berlin und Kreutz eine bedeutende Zufuhr, besonders an Fettvieh, nach Berlin herangebracht werden, wovon die Andeutung schon in Abschnitt I. bei der Berlin-Stettiner Bahn gegeben steht, wo z. B. 18,289 Stück Schweine von der Ostbahn her auf die Stettin-Berliner Bahn übergingen.

11. Zu Abschnitt III. Theile der Regierungsbezirke Frankfurt und Liegnitz, mit einem östlichen Theile des Königreichs Sachsen.

Nach der Tabelle A. ist dieser Abschnitt, der sich bis in das Riesen- und in das Erzgebirge erstreckt, der geringste an Fruchtbarkeit und Viehstand im Verhältniß zur Bevölkerung im ganzen Versorgungsgebiete, und in der That kann auf Ueberschüsse aus diesem Abschnitt nur bei sehr reichen Ernten gerechnet werden. Die Bewohner des Riesen- und des Erzgebirges nehmen in der Regel bedeutende Zufuhren an Nahrungsmitteln in Anspruch, und nur einige fruchtbare Striche können auf der Spree zeitweise bedeutende Quantäten von Nahrungsmitteln nach Berlin abgeben. Außer dem obengenannten Wasserwege hat diese Abtheilung keine leichte Verbindung mit Berlin, obwohl einige Theile dieses Abschnittes von der an der östlichen Grenze vorübergehenden Niederschlesisch-Märkischen und an der östlichen Grenze von der Anhaltischen Bahn über Dresden Gebrauch machen können. Ueber das Quantum ist hier Nichts beizubringen.

12. Zu Abschnitt IV. Theile der Regierungsbezirke Potsdam (mit Berlin) und Merseburg, mit verschiedenen Sächsischen Landestheilen.

Dieser Abschnitt zeigt sich, nach Tabelle A., sehr wenig befähigt, Ueberschüsse an Nahrungsmitteln abzulassen; seine Bevölkerung hat verhältnißmäßig — für 1000 Menschen — an productiver Fläche und auch an Viehstand nur etwa ¾ des Durchschnitts im ganzen Versorgungsgebiete, überdem hat die Nähe des Erzgebirges und der volkreichen Städte Dresden, Leipzig, Chemnitz, Altenburg, Naumburg, Weimar, Merseburg, Halle, Freiberg, Torgau, Meißen, Deßau u. a. m. einen so bedeutenden regelmäßigen Anspruch auf Versorgung, daß aus diesem Abschnitte durchschnittlich gar keine Zufuhren nach Berlin erwartet werden können, wenn auch ausnahmsweise der nächste Umkreis etwas dahin liefert. Die Elbe bietet hier den wohlfeilsten Transport für An- und Abfuhr, auch für den Güterverkehr mit Berlin vermittelst der Canal-Verbindung zur Havel. Von großer Bedeutung für den schnellen Verkehr mit Berlin ist aber die Anhaltische Eisenbahn mit ihrer Verzweigung nach Dresden und Magdeburg, Leipzig, Halle und Chemnitz.

Aus dem Jahresbericht der Anhaltischen Bahn pro 1851 ergiebt sich: daß dieselbe für große Massen von Getreide zum Transport nach Halle, Dresden u. s. w. benutzt ward. Es heißt S. 4:

„Im Güterverkehr waren die uns seit dem Herbst v. J. „überwiesenen Massen Getreide von solchem Umfange, daß „deren regelmäßige Beförderung, auch mit Einlegung vieler „Extrazüge und ungeachtet bereitwilligster Aushülfe durch „Wagen der Anschlußbahnen, doch wegen Mangels an Fahr„zeugen zeitweise nicht zu bewältigen war und unsere um ein „Beträchtliches erweiterten hiesigen Güterspeicher bei Weitem „nicht ausreichten, die uns zugeführten Quantitäten unter „Dach zu bringen."

Der Producten-Verkehr hatte wegen dieses Getreide-Transports ein Mehr von etwa 50,000 Thlr. eingebracht. S. 13 u. 14 weisen nach, daß an Vieh — von Berlin bis nach Dresden — 13,631 Ctr., anderseits nach Berlin hin 38,221 Ctr. transportirt wurden, Beides keine erheblichen Quantitäten.

Aus dem Bericht für 1852 geht hervor, daß diese Bahn von Berlin südwärts

384,296	Zoll Centner	Getreide (circa 500,000 Scheffel)
92,090	= =	Wolle
88,347	= =	Spiritus
75,562	= =	Heringe
37,969	= =	Häute, Felle, Leder
22,559	= =	Taback
21,178	= =	Oele
8365	= =	Leinwand m. m.

anderseits nach Berlin

45,217	Centner	Getreide
27,347	=	Wild und Vieh
18,637	=	Milch
15,861	=	Victualien m. m.

im Ganzen etwa 175,000 Ctr. einheimischer Landes-Producte zu transportiren hatte.

Diese authentischen Daten dürften genügen um nachzuweisen:

a) daß dieser Abschnitt IV. in der Regel keine Ueberschüsse von Nahrungsmitteln nach Berlin liefern, vielmehr großer Zufuhren davon bedürftig sein und sehr plötzlich eine große Steigerung der Preise an Nahrungsmitteln, sogar momentanen Mangel daran, in Berlin veranlassen kann, denn

b) das Bedürfniß muß sehr plötzlich und dringlich hervorgetreten sein, da man zu dessen Befriedigung hier nicht den wohlfeilen Transport auf der Elbe und Saale, die den Abschnitt fast in der Mitte durchströmen, benutzen konnte, sondern die theure Eisenbahn wählen mußte. Solche zwingende Dringlichkeit kann aber im Winter durch das Zufrieren, im Sommer durch das Austrocknen der Flüsse leicht herbeigeführt werden, und in solcher Dringlichkeit müssen Nahrungsmittel, die vielleicht schon 20—30 Meilen weit hergekommen, auch noch 20—30 Meilen Fracht per Eisenbahn bezahlen.

13. Zu Abschnitt V. Dieser hat die Stadt Magdeburg zum Mittelpunkt und umschließt Theile der Regierungs-Bezirke Magdeburg und Merseburg, auch Braunschweigische und Hannoversche Landestheile; das Harzgebirge liegt an seiner westlichen und südwestlichen Grenze. Die Bevölkerung desselben hat, nach der Tabelle A., aus eigenem Gebiete kaum ¾ des allgemeinen Durchschnitts an productivem Boden und an Viehstand; nur an Schweinen ist $^{114}/_{100}$ des Durchschnitts vorhanden; man darf wohl annehmen, daß dies letztere Verhältniß auf dem Geschäftsbetrieb der Schweinemastung im Halberstädtschen und Quedlinburgischen, und nur zum Theil auf eigner Zucht beruhe, da man bekanntlich dorthin viele magere Schweine aus 20—30 Meilen Entfernung herantreibt, um sie dort fett zu machen. Elbe und Havel begünstigen in diesem Abschnitt

den Getreide-Transport auch nach Berlin hin, die Anhaltische und die Potsdam-Magdeburger Bahn vermittelt den Verkehr ebenfalls. Den einzelnen fruchtbaren Theilen dieses Abschnittes und der Leichtigkeit der Zufuhr von Süden her auf den Flüssen stehen die Bedürfnisse des Harzes und die zahlreichen Städte Potsdam, Brandenburg, Halberstadt, Magdeburg, Braunschweig, Quedlinburg, die nahen Hannöverschen Städte Hildesheim, Hannover, Celle u. m. a. gegenüber, so daß Berlin von dieser Seite her auf keine Zuflüsse rechnen darf; was auf der Havel herankommt, senden die nördlichen Abschnitte.

Der achte Jahresbericht der Potsdam-Magdeburger Bahn für 1851 enthält keine Nachweisung über den Transport von Getreide, Vieh und andern Nahrungsmitteln; es heißt aber S. 4, wo die Hebung für Eil- und Frachtgüter zu 329,962 Thlr. in 1851 (mehr als das Doppelte von 1847) angegeben wird:

„Es existirt der sogenannte Producten-Verkehr noch immer so „gut als gar nicht, und wir leiden noch immer außerordentlich durch „die Concurrenz der Wasserstraße — —"

Die Wasserstraße — auf der Elbe — dürfte wohl weniger für Producte aus dem Abschnitt V. als aus dem benachbarten (VI.) Mecklenburg und dem West-Havellande benutzt werden. Jedenfalls kann Berlins Versorgung mit Lebensmitteln sich nicht auf Ueberschüsse aus diesem Abschnitte seines Versorgungsgebietes sehr stützen.

14. Der Abschnitt VI., etwa zur Hälfte aus Theilen der Regierungs-Bezirke Magdeburg und Potsdam bestehend, umschließt zugleich einen östlichen Winkel von Hannover und die westliche Hälfte von Mecklenburg-Schwerin. In der Tabelle A. hat nur der Preußische Antheil für die Zahlen der Columnen maßgebend sein können, da die statistischen Nachweisungen für Hannover und Mecklenburg-Schwerin nicht vorliegen. Der Hannoversche Theil ist wohl nicht so hoch zu schätzen, der Schwerinsche wahrscheinlich höher als der Preußische, und die Gleichstellung dieses Abschnitts (VI.) in der Tabelle für den Viehstand mit dem Abschnitt V. dürfte hier wohl zulässig erscheinen, wenn auch die Verhältnisse der Grundfläche auf mehr Fruchtbarkeit und Ueberschuß hindeuten. Es sind hier andere Elemente, die eine bedeutende Abfuhr von Nahrungsmitteln, auch wenn sie vorhanden sind, nach Berlin hin sehr verhindern. Dazu gehören die an der Grenze des Abschnitts liegenden großen Städte Hamburg und Lübeck und die Ausfuhr seewärts nach England oder anderen Zufuhr bedürfenden Ländern: Norwegen, Holland, Belgien, die Rheinlande, Frankreich, nach dem Mittelländischen, selbst über das Atlantische Meer hinaus.

Diese Ausfuhr hat, seitdem Großbritannien seine Eingangs-Zölle auf Nahrungs-Mittel ganz oder doch zum größten Theil aufhob, eine hohe Bedeutung, insbesondere für das nördliche Deutschland, namentlich für Preußens Hauptstadt, erlangt. Die Brod- und Fleischpreise Berlins sind von den Preisen der Nahrungsmittel in London fast unmittelbar abhängig, und wenn in Betreff von Getreide dies mehr oder weniger auch früher schon der Fall war, so wird der Einfluß der zollfreien Einfuhr an Vieh und Fleisch in England um so leichter hier fühlbar, weil diese Einfuhr hauptsächlich von den Deutschen Nordseeküsten, über Bremen, Hamburg, Altona, Glückstadt, Husum, Flensburg u. s. w., beschafft wird.

Die Einfuhrliste Großbritanniens pro 1852 (s. Hübner's Nachrichten 1853 S. 97.) weiset nach:

93,036 Stück Rindvieh,
230,476 „ Schaafvieh,
10,524 „ Schweine,
73,873 Ctr. Speck,
124,684 „ Rindfleisch,
95,441 „ Schweinefleisch,
3,265 „ Schinken, für
230,000 Thlr. Geflügel,
287,902 Ctr. Butter,
281,629 „ Käse,
mehr als 108 Millionen Eier u. s. w.

Es ist aber keineswegs die Ausfuhr nach England allein, die hier in Betracht kommt, sondern die weitere, theils direct nach Westindien und anderen überseeischen Küsten, theils durch Proviantirung Englischer und anderer Schiffe, die das große Weltmeer befahren; die Proviantirung der Auswanderer in Antwerpen, Bremen, Hamburg, Altona u. s. w. Die Betheiligung Hamburgs bei der Ausfuhr von Fleisch und Vieh seewärts betrug:

	1850	1851
gesalzenes und geräuchertes Ochsenfleisch	4,918 Ctr.	8,493 Ctr.
gesalzenes und geräuchertes Schweinefleisch	142,331 „	216,539 „
Schlachtvieh	63,517 Stck.	139,268 Stck.
Der Werth war declarirt 1850:	2 Millionen	1851: 3 Mill. Mk.-B.

Aus dem Geschäftsbericht der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft für 1851 ist zu entnehmen:

S. 6. daß für Vieh-Transport 76,826 Thaler (29,000 Thlr. mehr als 1850) eingenommen ward.

Aus der Anlage F. des Berichts ersieht man, daß 1851 an Vieh von Berlin versendet wurden:

125 Stück Rindvieh und Kälber, 13,109 Stück Schweine, 1,300 Stück Schaafe,

und da diese Versendungen von Berlin vermuthen lassen, daß der Abzug von allen Preußischen Bahnhöfen, einschließlich Warnow, auch westwärts gegangen (ausgenommen etwa 20,000 Stück Kälber von Friesack — Glöwen, die wohl einen besseren Markt in Berlin gefunden haben mögen), so kommen noch hinzu:

etwa 2,500 Stück Rindvieh, 27,000 Stück Schweine, 6,800 Stück Schaafvieh,

so wie Alles, was aus Mecklenburg um so sicherer nach Hamburg zu gegangen ist, weil die Preußische Eingangs-Abgabe entgegenstand. In der That weiset eine aus Hamburg gemachte Aufgabe nach, daß dort eingegangen sind:

	1851	1852	1851	1852	1851	1852
	Rindvieh.		Hammel.		Schweine.	
	Stck.	Stck.	Stck.	Stck.	Stck.	Stck.
aus Lauenburg	5,039	5,443	490	1,155	4,868	5,372
„ Lübeck	—	9	—	417	450	2,480
„ Mecklenburg	1,101	1,728	6,563	10,712	53,910	39,556
„ Preußen	257	67	1,638	422	24,858	1,857
Summa . . .	6,397	7,247	8,691	12,706	83,986	49,265

(1852 kamen über 200,000 Centner Getreide, Oelsaat u. dgl. Landes-Producte aus Mecklenburg pr. Eisenbahn nach Hamburg.)

Daß unter solchen Verhältnissen das Gebiet des Abschnittes VI. dem Nahrungs-Bedürfnisse Berlins keine Zufuhr brachte und auch später nicht gewähren wird, liegt wohl sehr klar vor, und eben so klar, worin die jetzigen hohen Fleischpreise in Berlin ihre Ursache haben, mit weiterer Einwirkung auf die naheliegenden Nahrungs-Mittel: Butter, Käse, Schmalz, Eier u. dgl. m.

Die Verkehrs-Verbindung dieses Abschnittes mit Berlin ist übrigens sehr begünstigt, theils durch die Elbe, theils durch die Hamburger Eisenbahn, im Zusammenhange mit der Wittenberg-Magdeburger, der Mecklenburgischen und der Lübecker Eisenbahn; doch scheinen eben diese Verkehrs-Wege in ihrer Tendenz die Versorgung Berlins mit Lebensmitteln weniger zu begünstigen als zu erschweren, da selbst die Zufuhren von ostwärts, z. B. Schweine, die über Stettin von der Ostbahn herkamen, weiter nach Hamburg gesandt wurden, wovon nichts abhalten kann, als höhere besser rentirende Preise in Berlin. Und hieraus scheint von selbst zu folgen: daß Berlin eine Vergrößerung seines Versorgungs-Gebietes erstreben muß, welches aber bei der geographischen Beschränkung desselben an den mehrsten Seiten durch Gebirge, Küsten und Ausland nur zu bewirken ist durch erleichterte Communication mit denjenigen Landestheilen innerhalb und außerhalb des Versorgungs-Gebietes, die

eben nur aus Mangel an leichten Verbindungs-Wegen bisher noch zu wenig Theil genommen haben und Theil nehmen konnten an der Versorgung Berlins mit Nahrungsmitteln.

15. Der Abschnitt VII. Dieser umfaßt — bis auf einen Theil der Insel Rügen — den ganzen Regierungs-Bezirk Stralsund, mit Einschluß der ganzen Insel: 75,48 Q.-Meilen (1849) 187,058 E.,

Vom Regier.-Bez. Stettin (Alt-Vorpommern) . . .	32,50	„	etwa	95,000 E.,
Theile der Regier.-Bezirke Potsdam und Stettin . .	63,21	„	etwa	124,000 E.,
Mecklenburg-Strelitz 45,50, von Mecklenburg-Schwerin etwa 100 = ...	145,50	„	etwa	344,000 E.
	316,69	Q.-Meilen		750,000 E.

ohne Berlin.

In der Tabelle A. ist die Qualification des ganzen Abschnittes so angenommen, als derselbe für den Regierungsbezirk Stralsund statistisch, auf amtlichem Wege ermittelt steht. Dies mußte hier zulässig erscheinen, da für die Mecklenburg'schen Landestheile doch keine authentische statistische Nachweisung zu erlangen und für die zersplitterten Preußischen eine richtige Abtheilung und Berechnung auch nicht möglich war. Uebrigens ist bekanntlich nicht nur der in Frage kommende Theil von Alt-Vorpommern, sondern auch der von der Preußischen Grenze westlich belegene Schwerin'sche Landstrich, um Lage, Gnoien, Güstrow, Malchin, Dargun, Ivenack, Wolde, Malchow, Röbel, Waren von so ausgezeichneter Fruchtbarkeit und voller Ueberschüsse an Getreide und Vieh, daß hierdurch, so wie durch einige eben so fruchtbare Strecken in Mecklenburg-Strelitz und den benachbarten Preußischen Landestheilen, die allerdings in diesem Abschnitt auch vorkommenden Strecken von Sand- und Waldflächen dadurch ausgeglichen erscheinen können: auch ist zu beachten: daß in solchen unfruchtbaren Landestheilen auch die Bevölkerung nur dünn ist und also, da Ackerbau, Viehzucht und Fischerei (in den vielen Seen Mecklenburgs) hier ebenfalls die für sonstige Lebensbedürfnisse (Kleidung, Wohnung, Luxus, überseeische Waaren u. s. w.) erforderlichen Mittel hergeben müssen, der Ueberschuß pro Kopf oder pro 1000 Menschen nur zum Theil durch die Fruchtbarkeit des Landes bedingt ist. Und hier möchte es am Orte sein, erläuternd zu bemerken, daß eben bei Aufstellung der Tabelle A. nur durch Berechnung des Areals und des Viehstandes pro 1000 Menschen der Bevölkerung (nicht etwa pro Quadrat-Meile) eine Uebersicht des für die Versorgung Berlins etwa verfügbaren *Ueberschusses* zu erlangen war, denn das fruchtbarste Land kann keine Nahrungsmittel als Ueberschuß hergeben, wenn die z. B. durch Fabrikthätigkeit sehr gehäufte und zusammengedrängte Bevölkerung die Nahrungsmittel alle selbst bedarf.

Daran schließt sich die Betrachtung: da das ganze hier bezeichnete Versorgungs-Gebiet Berlins durchschnittlich in der Regel Getreide- und andere Nahrungsmittel als Ueberschuß *ausführt*, so bezeichnet der aus der Tabelle A. sich herausstellende Durchschnitt von

3564 M. Mg. Garten- und Ackerland,
939 „ Wiesen und Hütung,
102 Stück Pferde,
343 „ Rindvieh,
1546 „ Schaafvieh,
172 „ Schweine

auf 1000 Menschen schon einen reichlichen Besitz von Nahrungsmitteln, so daß jeder Ueberschuß über diesen Durchschnitt gewiß nur ein Minimum dessen ist, was an mehr Bedürftige überlassen werden kann.

Daß das hier bezeichnete Versorgungs-Gebiet an Production, bezüglich der Bevölkerung, reicher ist, als der ganze Staat, ergiebt sich auch aus der Tabelle A. unter b. c. d. wo alle Positionen (wenn 1. und 2. zusammengefaßt werden) sich niedriger herausstellen als im Versorgungs-Gebiet.

Nun ergiebt sich ferner aus der Tabelle A. (wie schon erwähnt), daß der Abschnitt VII. für je 1000 seiner Bevölkerung an Nahrungsmitteln der reichste des ganzen Versorgungs-Gebietes von Berlin ist, und also auch den größten Ueberschuß — nach reichlicher Versorgung seiner eignen Bevölkerung — entweder nach dem Inlande, z. B. nach Berlin, ablassen kann, oder zur Ausfuhr zu bringen hat. Das Quantum dieses Ueberschusses ermittelt nun die Uebersichts-Tabelle dahin, daß für jede 1000 Menschen der eignen Bevölkerung mindestens überflüssig sind (gegen den Durchschnitt aller 7 Abschnitte des Versorgungs-Gebietes von Berlin):

A. Der Ertrag von 1362 M. Mg. Garten- und Ackerland,
B. „ „ „ 504 „ Wiesen und Hütung.
C. Vom Viehstand
a. 53 Stück Pferde,
b. 95 „ Rindvieh,
c. 854 „ Schaafvieh,
d. 4 „ Schweine.

Da nun Neu-Vorpommern und Rügen allein mit 187,058 Einwohnern aufgeführt steht (siehe Hübner's Jahrbuch S. 6), so würden diese, nach obiger Ermittelung, als Ueberschuß haben abgeben können:

Zu A. den Ertrag von 254,694 M. Mg. Garten- und Ackerland, nach den an Getreide und Gemüse ermittelten Durchschnittssätzen reichlich befriedigend für 71,563 Menschen oder etwa 14 vCt. der ganzen Bevölkerung Berlins für ein ganzes Jahr.

Zu B. den Ertrag von 94,277 M. Mg. Wiesen und Hütung, Durchschnitts-Bedarf für den Viehstand für etwa 100,000 Menschen.

Zu C.
a. Pferde. 9.911 Stück Pferde, genug für 97,000 Menschen,
b. Rindvieh. 17,765 Stück Rindvieh, genug für 52,000 Menschen,
c. Schaafvieh. 151,698 Stück Schaafvieh, genug für 91,000 Menschen,
d. Schweine. 748 Stück Schweine, genug für 4,400 Menschen.

Die hier in den Positionen A., B., C. ermittelten Massen von Nahrungsmitteln, welche Neu-Vorpommern und Rügen durchschnittlich als Ueberschuß aus 75,48 Quadrat-Meilen herzugeben im Stande ist, können als zuverlässig und auf amtlich-statistischen Nachweisungen beruhend angesehen werden; die daneben gestellte Hinweisung auf die Zahl der dadurch zu befriedigenden Menschen ist weniger unbestreitbar, wenn man dabei Berlin allein im Auge behält; aber diese Hinweisung gewährt wenigstens ein allgemeines Urtheil über das Massen-Verhältniß der aus Neu-Vorpommern lieferbaren Nahrungsmittel.

Eine etwanige Bestätigung dieser Ermittelung dürfte darin zu finden sein, daß der Regierungs-Bezirk Stralsund (Kruse's Gutachten ꝛc., Tafel XI.) 17,092 Lasten (à 75 Scheffel) Getreide (früher öfters mehr) seewärts ausgeführt hat, nach Gewicht etwa eine Million Centner. Aber diese Masse ist dadurch noch lange nicht umfangreich genug bezeichnet,

D. denn Neu-Vorpommern hat in einer sehr bedeutenden *Gänse-Zucht* eine starke Beihülfe für die eigne Fleischverzehrung; es werden viele Tausende von Gänsen fett gemacht, eingekocht, gesalzen und auch geräuchert, wovon nicht unerhebliche Versendungen in weite Ferne gemacht werden.

E. Von weit größerer Bedeutung ist aber der schon bestehende *Fischfang* an den fast 100 Meilen langen Küsten Neu-Vorpommerns und Rügens, und die Ausdehnbarkeit desselben auf mehr als den zehnfachen Ertrag. Die vielen Meeres-Buchten der Insel Rügen, die Meerenge zwischen Rügen und Pommern, die großen Binnen-Gewässer des Greifswalder, Jasmundschen und Barthschen Boddens bilden das vorzüglichste Fisch-Nest der ganzen Ostsee, reicher besetzt als selbst die Dänischen Insel-Buchten. An der Neu-Vorpommerschen Küste ist z. B. ein viel größerer Heringsfang, und

wenn davon öfters mehr als 10,000 Tonnen gesalzen zum Theil weit versendet worden sind, — außer Hunderten von Wagen-Ladungen geräucherter Heringe, Lachse, Flundern, gesalzener Dorsche, Hechte u. s. w. und vielen Schiffsgefäßen mit großen Aalen, Brachsen, Barschen, Zandern — so bleibt noch eine solche Masse von frischen Fischen zur unmittelbaren Consumtion, daß die Preise oft fabelhaft niedrig stehen, man z. B. 80 Stück Heringe für einen Silbergroschen kaufen kann, und im Sommer wegen geringer Haltbarkeit des feinen Fisches unverkäufliche Quantitäten zur Verfütterung, zur Düngung verwendet, oder als ganz werthlos weggeworfen werden. Und eben weil ein rascher Absatz fehlt, wird der Fischfang lange nicht in der Ausdehnung betrieben, dessen derselbe hier, aus unerschöpfbarer Quelle, fähig ist, z. B. der Fang des an den Seeküsten Rügens in großer Menge sich findenden Dorsches.

Um hierüber nun einen kleinen thatsächlichen Beweis zu führen, berufe ich mich auf einen Bericht über den Fisch-, besonders Dorschfang an der Küste der Halb-Inseln Dars und Zingst vom 20. Januar 1853, der nur eine Gelegenheit zum sichern Absatz herbeiwünscht, um dann von dort erhebliche Massen von frischen Seefischen nach Barth zu 25 Sgr. à 1 Thlr., nach Stralsund zu 1 à 2 Thlr. pro Centner liefern zu können, — ein Nahrungsmittel, das in Berlin zu 5 à 6 Thlr. pr. Ctr. noch niedrig veranschlagt erscheint, wo man die von Hamburg herankommenden, keineswegs besseren Fische als Delicatesse weit höher bezahlt. Seefische kommen schon (auch von Ostende) nach Berlin, bei Tausenden von Centnern.

In den „Vorläufigen Ansichten über eine Berlin-Stralsunder Eisenbahn" ward 1844 angenommen: daß eine solche Eisenbahn wöchentlich etwa 2000 Ctr., oder jährlich 100,000 Ctr. frische Fische aus Vorpommern abnehmen und im Gebiete der Bahn bis Berlin, einschließlich, verwerthen könne, — eine Annahme, deren Zulässigkeit auch jetzt nur bestätigt werden kann, freilich aber nur unter der Voraussetzung einer Bahn durch Mecklenburg, und daß die Fahrt nach Berlin in wenigen Stunden gemacht würde und die Fische hier regelmäßig wirklich frisch ankommen könnten.

F. Eine weitere Bedeutung der Seehäfen Neu-Vorpommerns für die Versorgung Berlins mit Nahrungsmitteln ist darin begründet, daß sie für Zufuhren über See schon deshalb vorzüglich günstig gelegen sind, weil sie nicht nur den Schwedischen und Dänischen Küsten, auch dem Sunde, näher liegen, als irgend ein anderer Seehafen der Ostsee, z. B. Stettin, sondern weil Stralsunds am Salzwasser belegener Hafen, zum Theil auch Greifswalds, in der Regel länger vom Eise frei bleibt, da das Süßwasser des Haffes und der Oder leichter zufriert, und im Frühjahr das langsame Aufthauen des sehr eingeschlossenen großen Haffs die Schifffahrt von der Oder oft sehr verspätet, wogegen der Greifswalder Bodden, noch mehr das nördliche Fahrwasser Stralsunds, durch heftigere Seebewegung länger vom Eise frei bleibt und sich auch leichter wieder frei macht. Dies kann von großer Wichtigkeit für die Versorgung Berlins werden, wenn z. B. eine erst im Spätherbst eintretende Ueberzeugung von weit verbreiteter Mißernte im Versorgungs-Gebiete Berlins und weiter hinaus zu außerordentlichen Maaßregeln, z. B. zu Einkäufen in Memel, Riga und anderen weit entfernten Häfen zwingt und dergleichen Abladungen erst mit dem Eintritt des Winters heran-, und wegen Eis nicht nach Stettin kommen können.

G. Auch was vom Sunde her etwa an Nahrungsmitteln zu Winter bezogen werden soll, z. B. gesalzene Heringe aus Norwegen oder Schottland, Reis von England und Kopenhagen, Salz u. s. w., kann über Stralsund noch nach Berlin kommen, wenn es vielleicht über Stettin nicht mehr möglich ist.

16. Und so wäre denn hier für den Abschnitt VII. ein großer Reichthum, resp. Ueberschuß und fremder Zugang an Nahrungsmitteln zur Versorgung Berlins — ohne Concurrenz anderer benachbarten großen Städte — so unzweifelhaft nachgewiesen, als es für keinen andern Abschnitt des Versorgungs-Gebietes Berlins in gleicher Ausdehnung möglich ist, und daß es nur einer gleichen Communications-Begünstigung bedarf, um gerade aus diesem Abschnitt Berlin am reichhaltigsten und billigsten mit Nahrungsmitteln zu versorgen.

Nun tritt aber gerade hier die andere Eigenthümlichkeit des Abschnitts hervor, daß derselbe weder von der Natur noch bis jetzt durch künstliche Hülfe für die Verbindung mit Berlin, ähnlich so wie jede der andern sechs Abtheilungen, begünstigt wird. Die Natur hat etwa in der Mitte des Abschnitts einen Höhen-Zug gelegt, der von der Oder — etwa bei Passow — westwärts, an Neu-Brandenburg und Neu-Strelitz vorüber, quer durch den ganzen Abschnitt über Penzlin nach Güstrow hinziehend, eine bestimmte Wasserscheide bildet, von welcher nordwärts das nicht schiffbare Tollense-Flüßchen der Peene zuströmt und mit diesem bei Demmin schiffbaren Flusse dann ostwärts bei Wolgast dem Greifswalder Bodden zugewiesen wird; südwärts aber windet sich die Havel in vielen kleinen und großen, zum Theil sehr erheblichen Krümmungen über Fürstenberg, wo sie, nur 12 Meilen von Berlin, hauptsächlich schiffbar wird, noch mehr als die doppelte Strecke hin und her, bevor sie ihre Lasten in Berlin abliefern kann. Mittelst desselben Flusses erhält der Abschnitt zwar, etwa 5 Meilen von Berlin entfernt, durch den Finow-Canal von der Oder her die erheblichsten Massen von Getreide und anderen Nahrungsmitteln, allein hauptsächlich aus dem Abschnitt I. (Stettin). Freilich kann Stettin durch seine Wasser-Verbindung längs der Vorpommerschen Nordküste, mit der Peene und den Rügen'schen Binnengewässern auch aus dem Abschnitte VII. beträchtliche Massen von Getreide und andere Ueberschüsse von Nahrungsmitteln an sich ziehen und vermittelst der Oder nach Berlin fördern, allein dieser Wasserweg aus dem Abschnitte VII. nach Berlin hat z. B. für Demmin, für Stralsund und ganz Rügen, so wie für die mittleren Theile von Alt- und Neu-Vorpommern nicht nur die doppelte Länge der Land-Entfernung von Berlin, sondern auch so viel Schwierigkeit, Gefahr, Kosten und Zeitverlust, Frost im Bodden und Haff, Umladung, Beschädigung, Diebstahl und Betrug, Canal-Verzögerung u. s. w., daß derselbe aus Neu-Vorpommern nur dann benutzt werden kann, wenn ein erheblicher Mangel im Süden Berlins die Getreide-Preise hier auf eine längere Zeit bedeutend höher treibt, als vom Auslande für die Ausfuhr seewärts bedungen werden kann. Die Getreide-Abladungen kommen aus den Seehäfen Neu-Vorpommerns in der Regel um 3—4 Wochen schneller und oft mit wenigeren Kosten nach England, als nach Berlin. Man wird begreifen, um wieviel sicherer und schneller der Absatz seewärts ist und lieber benutzt wird, als der nach Berlin, und daß Berlin schon vier Wochen im Voraus einen höheren Preis sichern muß, als in Leith, New-Castle, Hull, London (auch in Norwegen) zu haben ist, wenn es Getreide aus Rügen und den Seehäfen Neu-Vorpommerns erlangen will. — Ueberdem ist der lange Wasser-Transport eben nur für Getreide, z. B. nicht für Schlachtvieh oder Fische, benutzbar, obwohl thatsächlich aus den Rügenschen Gewässern besondere Fahrzeuge mit dem Transport von frischen Aalen, ganz zu Wasser nach Berlin, fast regelmäßig beschäftigt sind, wofür aber freilich in Berlin der drei- und vierfache Preis des Einkaufs an der Küste bezahlt werden muß.

17. Aus allen diesen Momenten sollte wohl klar erkannt werden müssen, daß schon wegen Alt- und Neu-Vorpommerns allein aus diesem Abschnitt (VII.) vorzugsweise eine kürzeste Eisenbahn-Verbindung mit Berlin, sowohl für die Versorgung der Haupt- und Residenzstadt mit Nahrungsmitteln, als zum Nutzen jener Landestheile, am allernothwendigsten erscheine, und daß sowohl Berlin als das betreffende Vorpommern jetzt dadurch sehr benachtheiligt sind, daß Letzteres bei der Versorgung Berlins mit Nahrungsmitteln in der Concurrenz gegen entferntere, aber durch Eisenbahnen und günstigere Wasserstraßen bevorzugte Gegenden des allgemeinen Versorgungs-Gebietes, z. B. Hinterpommern und Posen, selbst das Ausland, z. B. Mecklenburg-Schwerin an der Berlin-Hamburger, Braunschweig, Hannover und Sachsen an der Anhalter und Magdeburger Bahn, erheblich zurückgedrängt ist. —

18. In Vorpommern hat man diesen Nachtheil auch schon

lange empfunden und bereits vor fast zehn Jahren auf Anlage einer Berlin-Stralsunder Eisenbahn sehr lebhaft gedrungen, wofür eben — zwischen der Stettiner und Hamburger Eisenbahn — dasjenige von diesen beiden fast gar nicht begünstigte Gebiet in Anspruch genommen wird, welches hier als Abtheilung VII. bezeichnet steht. Man sehe darüber die 1844 im Druck erschienenen „Vorläufigen Ansichten".

In diesen ward, nach damals weit weniger genauen und bekannten Momenten, (S. 15) angenommen: daß aus Vorpommern, einschließlich bis Treptow

Pos. 1.	Getreide und Mühlen-Fabrikate . . .	250,000 Ctr.
= 2.	Schlachtvieh	80,000 =
= 3.	Milch, Butter, Käse und dergl. . . .	48,000 =
= 4.	Fische	114,500 =
	an Nahrungsmitteln also jährlich	492,000 Ctr.
	außerdem aber an allerlei inländischen Producten (Oelsaaten) und anderen Transportgegenständen	168,000 Ctr.
	im Ganzen also aus Vorpommern	660,000 Ctr.
	hauptsächlich für Berlin bestimmt, an die Bahn kommen würden; demnächst an überseeischen Waaren, nach Abzug dessen, was davon in Demmin, Treptow verbleiben möchte	11,700 Ctr.
	In Summa aus Vorpommern	671,700 Ctr.

Wenn nun aber unter 15. C. nachgewiesen steht, daß aus Neu-Vorpommern allein nur an Getreide mehr als eine Million Centner seewärts, als Ueberschuß über eignen Bedarf, außer anderweitiger Abfuhr (nach dem Auslande, auch nach Mecklenburg) ausgeführt wird, dem aus Alt-Vorpommern hier noch mindestens eine halbe Million Centner hinzuzurechnen wäre, so wird einzuräumen sein, daß jener Anschlag der „Vorläufigen Ansichten", Posit. 1. von 250,000 Ctr. nur etwa als der sechste Theil dessen anzusehen sei, was Vorpommern an Getreide für Berlin per Eisenbahn absenden könnte.

19. Nachdem nun jene Bestrebungen für eine directe Berlin-Stralsunder Eisenbahn bisher vergeblich gewesen sind, ist seit Kurzem das Project der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Direction hervorgetreten, eine indirecte Verbindung zwischen Berlin und Stralsund durch eine Zweig- oder Anschlußbahn von der Stettiner Bahn bei Passow, über Prenzlow, Pasewalk, Anclam und Greifswald herzustellen. Daß dieses Nebenproject, indem es die Nützlichkeit für das Interesse der Bahn und des allgemeinen Verkehrs zwischen Vorpommern und Berlin auf einem bedeutenden Umwege sicher voraussetzt, schon von vorn herein das beste Zeugniß für die größere Nützlichkeit einer directen kürzeren Eisenbahn in sich schließe, sollte schon ohne Weiteres einleuchten. Allein es liegt den höheren Staatsbehörden unter allerlei Motivirungen zur Zeit doch die bestimmte Frage vor: inwiefern die besondere hochwichtige Rücksicht auf die leichteste Versorgung Berlins mit Nahrungsmitteln sich zu entscheiden habe,

A. für eine directe Eisenbahn
zwischen Berlin und Stralsund — durch Mecklenburg-Strelitz über Treptow, Demmin, Grimmen, mit Zweigbahn nach Greifswald, oder

B. für eine Anschluß- oder Zweigbahn
von der Stettiner Bahn bei Passow, über Anclam, nach Greifswald und Stralsund.

20. Bevor hier auf eine specielle Vergleichung der beiden projectirten Richtungen eingegangen wird, scheint es angemessen, nach der anliegenden Uebersichtskarte des ganzen Versorgungsgebietes Berlins einige allgemeine Betrachtungen über dieses ganze Gebiet noch vorangehen zu lassen, die sich auf die anderweitige Abtheilung desselben in einzelne Rayons von Berlin beziehen.

21. Wenn man hier, wo es eigentlich nur auf ein Urtheil über die Herbeischaffung von Nahrungsmitteln für Berlin überhaupt und insbesondere auf Eisenbahnen ankommen kann, zunächst auf die vorhandenen Wasserstraßen keine Rücksicht nimmt, so muß die Frage entstehen: aus welcher Entfernung können Nahrungsmittel in der Regel auf Eisenbahnen herangeschafft werden? und dann leicht erkennbar werden, daß dieses nur bedingungsweise zu beantworten, von den geographischen und anderen Verhältnissen des fraglichen Gebietes abhängig sei, auch verschieden in Betreff der Nahrungsmittel. Für diese dürften im Versorgungsgebiete Berlins drei verschiedene Klassen und Kreise anzunehmen sein:

Erste Klasse A. (in der Karte Kreis C.) Aus einer Entfernung von mehr als 30 Meilen: Feine oder theure Nahrungsmittel, z. B. geräucherte, gesalzene Fleisch- und Fischwaaren, Mehl, Butter, Käse, Schmalz, Eier u. dergl. Güter, die einen längeren Transport und eine Fracht von mehr als 10 Sgr. pro Centner ertragen können, wozu in einzelnen Fällen auch lebendes Vieh gerechnet werden kann.

Zweite Klasse (B.) Aus einer Entfernung bis höchstens 30 Meilen (außer den Nahrungsmitteln erster Klasse):

a) Lebendes Vieh, frisches Fleisch, frisches Gemüse, frische Fische, frisches Obst u. dergl. Nahrungsmittel, die den Markt sicher in einer Tagesfahrt machen müssen, wenn sie nicht an Werth und Nutzbarkeit bedeutend verlieren sollen;

b) Getreide und Gemüse (Kartoffeln u. s. w.), die eine höhere Fracht als 5 à 10 Sgr. pro Centner nicht füglich ertragen können.

Dritte Klasse (in der Karte Kreis A.) Außer den Nahrungsmitteln erster und zweiter Klasse: Milch (frisches Brod?) deren Transport in wenigen Stunden sicher beschafft werden muß, wenn deren Güte nicht sehr verlieren soll; dazu möchten auch Krebse, frische Fische aus süßem Wasser, frisches Stein-Obst, lebendiges Geflügel zu rechnen sein.

22. Die Anerkennung der Richtigkeit dieser Klassification wird die Prüfung der in Frage stehenden beiden Richtungen für eine Berlin-Stralsunder Eisenbahn erleichtern, resp. bei dieser Prüfung sich noch entschiedener gerechtfertigt finden. Daß die Grenzen der Klassen eben nicht ganz genau zu ziehen sind, leuchtet wohl von selbst ein; doch ist als Grundlage festzuhalten, daß

a) eine Fracht von 4 Pf. pro Centner und Meile, = 10 Sgr. für eine Entfernung von 30 Meilen, rohes Getreide (Kartoffeln) schon um 7½ Sgr. pro Scheffel vertheuert;

b) daß bei lebendem Vieh die Fracht noch weit theurer ist, und z. B. für einen Ochsen à 10 Sgr. pro Meile und Stück auf 30 Meilen schon 10 Thlr. pro Stück, für ein Mastschwein à 3 Sgr. pro Meile und Stück 3 Thaler ausmacht (s. Betriebs-Reglement der Berlin-Anhaltischen Bahn). Und wenn auch bei ganzen Wagenladungen eine ermäßigte Fracht zu bedingen ist, so macht die nothwendige Begleitung doch noch besondere Kosten, und jene Sätze sind deshalb als durchschnittlich nicht niedriger anzunehmen. Weiter kommt bei dem Vieh-Transport in Anschlag, daß eine Fahrt, die länger als einen Tag dauert, nicht nur die Kosten, sondern auch mancherlei Gefahren vermehrt, und endlich

c) kann z. B. eine Milchwirthschaft sich auf einen Verkauf nach Berlin gar nicht einlassen — oder wird keinen Abnehmer finden — wenn die Dauer der Fahrt die Haltbarkeit der Waare oft in Gefahr bringt.

23. Die im Vorstehenden angenommenen Grenzen für den Transport von Nahrungsmitteln auf Eisenbahnen beruhen zugleich auf der Annahme daß, falls diese Grenzen überschritten werden, die Concurrenz des Wasser- oder Chaussee-Transports trotz allen damit verbundenen Mängeln auf vielfache Weise mehr und mehr entgegentreten würde, z. B. so, daß der Verkehr den Bedarf an Zufuhr längere Zeit vorher auf den wohlfeileren Wasser- oder Chausseestraßen herbeiholen werde, wenn die Concurrenz der Eisenbahn durch größeren Aufwand an Geld oder Zeit beschränkt ist; namentlich in Bezug auf Berlin, das allerdings die Wasserstraßen aus West- und Ostpreußen, aus Posen und Polen, allenfalls auch

aus Schlesien und Böhmen, noch aus weiter Ferne her für Herbeischaffung von Nahrungsmitteln wohlfeiler benutzen kann, als per Eisenbahn auf mehr als 30 Meilen Entfernung. Aber die Kosten per Eisenbahn entscheiden auch über eine andere Begrenzung ihrer Benutzung, insbesondere in der nördlichen Hälfte und weiter ostwärts des Versorgungs-Gebietes von Berlin, denn hier entscheiden die Kosten über die Wahl zwischen Versand nach dem Inlande oder über See nach dem Auslande. Bei mäßigen Schiffsfrachten, z. B. 3 Sh. Sterling = 1 Thlr. Pr. Ct. pro Quarter Weizen von Stralsund, Stettin oder Danzig nach London, würde die Danziger Last Weizen von 10 Quarter à 1 Thlr. = 10 Thlr. Fracht kosten, die 10 Quarter Weizen haben ein Gewicht von etwa 40 Ctrn. und würden für 30 Meilen per Eisenbahn (à 4 Pf. pro Ctr. und Meile) schon 13⅓ Thlr. kosten, also bei gleichen Weizenpreisen in London und Berlin vorzugsweise nach London gesandt werden müssen; daraus folgt, daß die Preise in Berlin schon höher als in England sein müssen, wenn Getreide auf 30 Meilen Entfernung pr. Eisenbahn von der Küste nach Berlin versandt werden soll.

Wenn aber, wie auf den Eisenbahnen schon zu geschehen pflegt, und zwar mit gutem Erfolge für das eigene Interesse, die Fracht für rohe Landesproducte auf 3 Pf. pr. Ctr. und Meile herabgesetzt wird, so beträgt die Eisenbahn-Fracht auf 30 Meilen für 40 Ctr. nur 10 Thlr. Pr. Court. und träte so mit der Schiffsfracht nach London in Concurrenz, da letztere noch etwas durch die höhere See-Assecuranz (und hier auch durch Sundzoll) gesteigert wird.

24. Geht man nun zu der speciellen Vergleichung der beiden für eine Berlin-Stralsunder Eisenbahn in Frage stehenden Richtungen, nämlich:

A. der directen Linie durch Mecklenburg-Strelitz über Demmin und Grimmen mit den zwei Ausmündungen nach Greifswald und nach Stralsund,

B. der Zweig- oder Anschluß-Bahn von der Berlin-Stettiner Bahn bei Passow, Prenzlau, Pasewalk über Anclam und Greifswald nach Stralsund, —

so wird man hier zum klarsten Urtheil und zur bestimmtesten Entscheidung in Betreff des Transports von Nahrungsmitteln nach Berlin gelangen, wenn man beide Richtungen neben einander als schon bestehend betrachtet und prüft: welcher von beiden der größere Theil von Nahrungsmitteln zufallen könne.

25. Zunächst ist die Länge der beiden Bahnen und des dadurch bedingten Transports zu vergleichen. Bei dieser Vergleichung ist es aber nothwendig, ein Verhältniß zwischen Eisenbahn-Meilen und Chaussee- oder Landwege-Meilen festzustellen. Mit Rücksicht darauf, daß bei dem Transport von Landes-Producten das Aus- und Abladen mit in Rechnung zu bringen ist und dieses bei einer kleineren Entfernung eben so viel Zeit und Kosten verlangt, als bei einer größeren, ist hier das Verhältniß: Zwei Chaussee- oder Landweg-Meilen sind gleich drei Eisenbahn-Meilen, als angemessen erkannt und bei den folgenden Vergleichs-Tabellen für beide Bahnen in Anwendung gebracht, wodurch jedenfalls ein noch zulässiger Zweifel über die Richtigkeit dieses Verhältnißsatzes hier auf eine sehr geringe Bedeutung beschränkt wird.

26. Vergleichungs-Tabelle I.

für den Transport aus Neu-Vorpommern nach Berlin.

	Einige Abfahrtspunkte mit Umgegend.	A. Bahn durch Mecklenburg-Strelitz.					B. Anschluß-Bahn nach Passow.				
		Bahnhof.	Landweg.	Eisenb.-Meilen.	bis Berlin.	Summa.	Bahnhof.	Landweg.	Eisenb.-Meilen.	bis Berlin.	Summa.
1.	Von Stralsund (Rügen)	Stralsund direct			28,67	28,67	Stralsund p. Greifswald			34,15	34,15
2.	„ Barth	Grimmen	4,50	6,75	25,67	32,42	Greifswald	7,50	11,25	29,65	40,90
3.	„ Damgarten	Grimmen	5,50	8,25	25,67	33,92	Greifswald	8,50	12,75	29,65	42,40
4.	„ Richtenberg	Grimmen	2,00	3,00	25,67	28,67	Greifswald	5,00	7,50	29,65	37,15
5.	„ Grimmen	Grimmen	direct	—	25,67	25,67	Greifswald	3,00	4,50	29,65	34,15
6.	„ Triebsees	Bretwisch	2,50	3,75	24,17	27,92	Greifswald	5,50	8,25	29,65	37,90
7.	„ Greifswald	(Grimmen Zweigbahn), direct			28,50	28,50	(Anclam, Passow) direct			29,65	29,65
8.	„ Loitz	Demmin	1,00	1,50	22,67	24,17	Anclam	5,00	7,50	24,90	32,40
9.	„ Gützkow	Treptow	4,00	6,00	19,00	25,00	Anclam	3,00	4,50	24,90	29,40
10.	„ Wolgast (über Jarmen)	Treptow	7,25	10,87	19,00	29,87	Mökow	2,00	3,00	27,00	30,00
			26,75	40,12	244,78	284,90		39,50	59,25	288,85	348,10
A. ist vortheilhafter, B. nachtheiliger oder im Durchschnitt der 10 Punkte			12,75	19,13	44,07	63,20	B. ist in allen 10 Punkten nachtheilig.				
			1,27	1,91	4,41	6,32	A. vortheilhaft.				

27. Zu der vorstehenden Vergleichungs-Tabelle I. ist nun noch Folgendes zu bemerken. Zu 1. Stralsund, auf der gradesten Bahn 28,67 Meilen von Berlin entfernt, liegt schon nach den vorangegangenen Erörterungen (S. N. 23.) auf der äußersten Grenze des Versorgungs-Gebietes von Berlin, von wo noch Getreidesendung per Eisenbahn nach Berlin mit einer gewissen Regelmäßigkeit geschehen könnte.

Dazu kommt, daß die Insel Rügen, von wo bedeutender Ueberschuß von Getreide nach Stralsund herangebracht wird, noch außerhalb dieser Grenze liegt und schon besondere Transportkosten zu tragen hat. Würde der Eisenbahn-Weg nach Berlin durch den Umweg über Passow noch um fünf und eine halbe Meile verlängert, so wird nur in äußerst seltenen Fällen — wenn überhaupt — Rügensches Getreide nach Berlin gesendet werden können.

Es ist ferner hier gerade die Grenze der Entscheidung, ob das überflüssige Getreide nach dem Auslande verschifft oder nach Berlin und weiter südwärts, zu Wasser oder per Eisenbahn gehen soll, wobei denn der Preis in England (Leith, London) oder in Berlin, so wie Fracht und Zeit des Transports entscheidet. Die Seefracht von Stralsund ist in der Regel nach Leith 2 s 6 d Sterling pro Quarter oder etwa 12 Thlr. 2 Sgr. 6 Pf. Preußisch Courant per Last Weizen von 60 Centnern, nach Berlin kann per Kahn dasselbe Quantum allenfalls zu 9 — 10 Thaler gesandt werden; allein die Langsamkeit der Kahnfahrt, größere Gefahr von Beschädigungen, Diebstahl u. s. w. wird fast eben so hoch an Werth anzuschlagen sein als der Unterschied. Soll nun dagegen der Transport per Eisenbahn gewählt werden, so fordert dieser à 4 Pf. pro Meile und Centner für 28,67 Meilen der directen Bahn von Stralsund bis Berlin für die 60 Centner Weizen schon 19 Thlr. 3 Sgr. 6 Pf. also 7 Thlr. 1 Sgr. pro Last Weizen mehr als die Fracht nach England, und wird die Fracht auch auf 3 Pf. pro Meile der Centner ermäßigt, so beträgt sie noch immer 14 Thlr. 10 Sgr. für 60 Centner

Weizen, und Berlin kann von Stralsund (resp. Greifswald und den andern Seehäfen Neu-Vorpommerns) keinen Weizen zugeführt erhalten, wenn es nicht in der Regel einen theurern Preis bezahlt, als in den Seehäfen Englands oder in anderen des Auslandes bezahlt wird. Es sollte also wohl einleuchten: daß eine künstliche Verlängerung des Weges nach Berlin, wie derjenige von 5½ Meilen (für Stralsund) oder etwa 6½ Meilen aus Neu-Vorpommern im Durchschnitt (S. Nr. 26.) nicht nur auf Kosten der Consumtions-Preise Berlins geschehen würde (in diesem Falle etwa 3¼ à 4½ Thlr. pro Last Weizen), sondern, was für die Versorgung Berlins im Allgemeinen noch weit bedenklicher erscheinen muß, diese Kosten-Erhöhung würde eine regelmäßige Zufuhr nach Berlin ganz hindern, die Ausfuhr seewärts, wie bisher, als Regel begünstigen, und Berlin hätte nicht nur in der Regel höhere Brod-Preise als London, Leith u. s. w., sodern in unvorhergesehenen Nothfällen könnte es aus Neu-Vorpommern, wo die Verschiffungen nach dem Auslande gewöhnlich mit dem ersten offenen Wasser geschehen, und im Sommer die Läger geräumt zu sein pflegen, gar keine Zufuhren erhalten.

b) Eine ähnliche Bedenklichkeit tritt in Betreff von Schlacht-Vieh ein, zunächst für Rügen, welches den beschwerlichen und gefährlichen Transport nach Stralsund oder resp. Greifswald jedenfalls vorweg übernehmen muß; auf der directen Bahn kostet die Fracht z. B. für ein fettes Schwein à 3 Sgr. pro Stück und Meile schon 3 Thlr.; sollen auf dem Umwege noch 16½ à 19½ Sgr. hinzukommen — auf der längeren Fahrt auch vermehrte Gefahr und Kosten, und nach Umständen der Verlust eines ganzen Tages (eine Zweigbahn kann bei Mündung in die Hauptbahn gar mancherlei Hindernissen begegnen), so häufen sich die Kosten, Bedenklichkeiten und Gefahren zu sehr, und der Rügensche Landmann kann sich unter solchen Verhältnissen nicht füglich auf Viehmästungen einrichten, muß den Körnerbau für sicherer halten, und für diesen wird (eventuell) der Absatz nach dem Auslande benutzt. Berlin erhält weder Getreide noch Fettvieh aus Rügen oder Neu-Vorpommern überhaupt, denn daß die Schwierigkeit des Transports, der Mangel an nahem Absatz von der Viehmästung abhält, ist u. a. auch aus der statistischen Uebersicht (S. Tabelle A und Nr. 15.) zu erkennen, woraus ersichtlich, daß Neu-Vorpommern, bei einem großen Ueberschüsse von Getreide, an Schweinen fast gar keinen hat und davon keinen Absatz über die Grenzen des Regierungs-Bezirks macht, während z. B. auf der Stettin-Berliner Bahn (s. Nr. 9) im Jahre 1851 25,698 Schweine nach Berlin gebracht wurden, worunter doch über 5000 aus Pommern in Stettin an die Bahn kamen, andererseits kamen aus dem Mecklenburgschen 1851 53,910 Schweine nach Hamburg (S. 14). Es ist nothwendig, daß Neu-Vorpommern auf dem kürzesten Wege mit Berlin per Eisenbahn verbunden werde, damit der dortige große Ueberschuß von Getreide, der in der Regel dem Auslande zugeführt werden muß, zum Theil wenigstens in Fettvieh verwandelt und nach Berlin gebracht werden könne, wo die Fleischpreise schon sehr hoch stehen und durch den großen Abzug von Fettvieh zur Nordseeküste noch fortwährende Steigerung in Aussicht steht.

Aus dem bedeutenden Reichthum an Rindvieh und noch bedeutenderen an Schaafen (Fetthammel) geht gewiß schon jetzt zeit- und theilweise Manches direct und indirect nach Berlin, aber da das Fahren auf den Chausseen zu theuer ist, so wird das Fettvieh — und nur bei Hammeln etwa anwendbar — langsam herauf getrieben, wobei es an Güte und Gewicht sehr verliert.

c) Aber von noch größerer Wichtigkeit muß erscheinen, daß nur durch eine kürzeste Eisenbahn der Fisch-Reichthum der Neu-Vorpommerschen Küsten überhaupt zur ausgedehntesten Benutzung kommen könne. Berlins Bedürfniß an frischen Fischen muß mit den steigenden Fleischpreisen, unter Zunahme der Bevölkerung, sich noch besonders immer fühlbarer machen, und es kann nur aus dem Regierungs-Bezirk Stralsund am leichtesten und billigsten befriedigt werden, freilich aber nur wenn der Transport auf kürzestem Wege, schon in wenigen Stunden, sicher beschafft werden kann. Dies ist namentlich aus den Seehäfen und von den Küsten Neu-Vorpommerns auf der directen Bahn über Strelitz möglich, auf der Anschlußbahn über Passow aber nicht. Es hindert Letzteres nicht nur der zugleich vertheuernde Umweg, der z. B. von Barth her, von wo eine starke Fischzufuhr aus den nahen Binnen-Gewässern und auch von den Seeküsten der Halbinseln Dars und Zingst her Absatz zu suchen hat, nach der Tabelle I. zu Nr. 26, bis zum nächsten Bahnhofe 7½ Meilen Landweg, fast zwei Tage fordern würde, — sondern auch der Umstand, daß, wie schon bemerkt, das Einfallen der Zweigbahn in die Hauptbahn bei Passow öfter auf Hindernisse und Verzögerungen stoßen könnte, welche den Fisch-Transport noch am dritten Tage nicht nach Berlin gelangen ließen, das heißt, die frischen Fische würden auf der Fahrt nach Berlin unterwegs verderben. Daß unter solchen Verhältnissen ein regelmäßiger Verkehr mit frischen Fischen von der Vorpommerschen Küste her nach Berlin gar nicht möglich, sollte leicht eingesehen werden. Dieser ist nur denkbar, aber dann auch in einem großen Umfange sicher zu betreiben, wenn, dem Hauptquantum nach bei Stralsund, die frischen Fische unmittelbar aus dem salzigen Seewasser in geeigneten Transportbehältern an die Bahn und in etwa sechs Stunden sicher nach Berlin kommen. Unter dieser, aber auch nur unter dieser Bedingung ist die übrigens sehr leichte, fast unbegrenzte Ausdehnung des Fischfanges an der Neu-Vorpommernschen Seeküste und die regelmäßige Versorgung Berlins mit einem wohlfeilen Nahrungsmittel und zwar nur von derther möglich, aus der Mitte des Fischnestes der Rügenschen Küstenbuchten.

Und an solchen regelmäßigen Tagestransperten würden selbst die bei Barth aus dem Wasser kommenden Fische auch Theil nehmen können, da die Fische in einer Nachtfahrt den Bahnhof bei Grimmen (4½ Meilen) und mit der Stralsunder Morgensendung, freilich nicht ganz so frisch, Berlin erreichen würden. — Es ist aber nicht der Absatz nach Berlin allein, der eine Fischerei-Ausdehnung an der Neu-Vorpommernschen Küste nur durch die directe Bahn sicher begründen könnte und würde, sondern auch der nur bei dieser mögliche bedeutende Absatz von Seefischen im Bahngebiete selbst, in den Städten Grimmen, Demmin, Treptow, Brandenburg, Neustrelitz, Fürstenberg, Zehdenick, Oranienburg mit deren Umgegend, da für diese binnenländische Bevölkerung die frischen Seefische zeitweise eine Delicatesse, aber auch ein billiges Nahrungsmittel sein würden. Und was hier an Fischen verzehrt würde, käme dem anderweitigen Ueberschusse von Nahrungsmitteln auch für Berlin zu Gute. Auf der Umwegsbahn an der Seeküste entlang wäre ein ähnlicher Absatz doch nicht möglich, weder in Greifswald, noch in Anclam; und selbst bei Pasewalk würden die Fische aus dem nahen Haff, bei Prenzlau und längs der Hauptbahn aber schon die Zufuhr von Stettin her in Concurrenz treten; es wäre Thorheit, unter solchen Umständen eine starke Versendung von Fischen auf der Umwegsbahn für möglich zu halten. Die Zufuhr von Seefischen aber, welche auf der directen Bahn für Berlin zu gewinnen wäre, könnte dort leicht bis zu 100,000 Centnern jährlich steigen und sollte hier auch besonders deshalb sehr wünschenswerth erscheinen, weil sie innerhalb des Versorgungs-Gebietes als eine neue Nahrungsquelle der steigenden Bevölkerung Berlins gegenüber anzusehen wäre.

Zu I. 2. 3. 4. 5. 6 und 8 ist wohl nur allgemein darauf hinzudeuten, daß diese Punkte fast das ganze innere Gebiet Neu-Vorpommerns einschließen, und durch die Umwegbahn gegen die directe Bahn so ungemein (um 8, 9 Meilen oder 25 à 33⅓ pro Cent ihrer Entfernung von Berlin) benachtheiligt sein würden, daß sie dadurch sich von einer wohlberechtigten, natürlichen Concurrenz bei der Versorgung Berlins und in ihrem Verkehre überhaupt absichtlich und künstlich zurückgedrängt fühlen müßten. Und es wird hier zugleich klar, daß der in der Tafel I. aus zehn Punkten für Neu-Vorpommern berechnete Durchschnitts-Nachtheil bei der Umwegsbahn von $6^{32}/_{100}$ Meilen jedenfalls ein zu niedrig veranschlagter sei, da die weniger benachtheiligten drei Punkte (Greifswald, Gützkow

und Wolgast) nur ein verhältnißmäßig geringes Landgebiet umschließen gegen die oben bezeichneten sechs Punkte.

Zu I. 7. Daß Greifswald mit allen seinen Zugängen von Nahrungsmitteln von Rügen her und aus seiner, selbst südlichen Umgebung, sowie mit allen überseeischen Zufuhren und Fischerei-Erträgen, vermittelst der Grimmer Zweig- und weiteren directen Bahn noch um mehr als eine Meile näher nach Berlin haben würde, als auf der ihr direct zugedachten Zweigbahn über Pasewalk, muß, in Bezug auf die Versorgung Berlins, auch als ein Vorzug der directen Bahn anerkannt werden — abgesehen von anderen Vortheilen für Greifswald bei der letzteren.

Zu I. 9. 10. Da es sich hier wohl deutlich genug zeigt, daß selbst Wolgast mit Uebergehung der projectirten Anclam-Pasewer Bahn die directe Bahn noch vollkommen eben so gut benutzen könnte als jene, so sollte hiermit denn auch der vollständige Beweis geführt sein, daß für ganz Neu-Vorpommern die projectirte Anschlußbahn, der directen Bahn gegenüber, auch für **keinen Punkt** irgend einen Werth, dagegen die directe Bahn — schon wegen der Verbindung mit Berlin, und eben besonders für die Versorgung Berlins allein, und zwar aus Neu-Vorpommern allein schon — einen um 20 bis 33⅓ pCt. höheren Werth habe, als jene Anschlußbahn.

28. Geht man nun über zur Prüfung des relativen Werthes beider in Frage stehenden Bahnrichtungen für die Versorgung Berlins aus den Ueberschüssen von Nahrungsmitteln aus Alt-Vorpommern, so wird man auch hierüber durch die folgende Vergleichungs-Tabelle II. leicht in's Klare kommen.

Vergleichungs-Tabelle II.

für den Transport aus Alt-Vorpommern nach Berlin.

	Einige Abfahrts-Punkte mit Umgegend.	A. Eisenbahn durch Mecklenburg-Strelitz.					B. Anschlußbahn nach Passow.				
		Bahnhof.	Landweg Meilen.	Eisenbahn Meilen.	Hauptbahn bis Berlin Meilen.	Summa Meilen.	Bahnhof.	Landweg Meilen.	Eisenbahn Meilen.	Anschluß u. Hauptbahn Meilen.	Bis Berlin Summa Meilen.
1.	Demmin	Demmin	direct nach Berlin		22,67	22,67	Anclam	6,00	9,00	24,90	33,90
2.	Gummerow	Treptow	3,80	5,70	19,00	24,70	Ferdinandshof	9,00	13,50	22,00	35,50
3.	Treptow	Treptow	direct nach Berlin		19,00	19,00	Pasewalk	7,00	10,50	18,90	29,40
4.	Jarmen	Treptow	3,00	4,50	19,00	23,50	Anclam	3,00	4,50	24,90	29,40
5.	Stolp	Treptow	4,00	6,00	19,00	25,00	Anclam	1,20	1,80	24,90	26,70
6.	Anclam	Treptow	4,50	6,75	19,00	25,75	Anclam	direct		24,90	24,90
7.	Putzar	Brandenburg	4,00	6,00	17,00	23,00	Ferdinandshof	2,00	3,00	22,00	25,00
	Demnach ist		19,30	28,95	134,67	163,62		28,20	42,30	162,50	204,95
	A. Vortheilhafter, B. nachtheilig		8,90	13,35	27,83	41,33	B. ist für alle Theile Alt-Vorpommerns westlich von Anclam und den Anschlußbahnen nachtheiliger als A.				
	oder durchschnittlich		1,27	1,91	3,98	5,90					

29. Die Aufstellung in der vorstehenden Tabelle II. läßt deutlich erkennen, daß der darin ermittelte Durchschnitts-Nachtheil der Anschlußbahn B von 5,90 Eisenbahn-Meilen bei Weitem nicht den wirklichen Nachtheil, besonders für den Demminer Kreis darstelle, da Demmin um 11,23 und Treptow um 10,40 Meilen bei der directen Bahn, und namentlich für alle nach Berlin bestimmte Nahrungsmittel, gewinnen würde, und dieses gerade die Sammelplätze für Getreide und Schlachtvieh aus einer weiten, reichen Umgegend, namentlich aus den benachbarten Mecklenburg-Schwerinschen Landestheilen, sind und noch mehr werden würden; während Anclam seine Begünstigung von $^{85}/_{100}$ Meilen nur auf ein höchst unbedeutendes Gebiet in seiner nächsten Umgebung mit vertheilen könnte. Es möge indessen hier vorläufig genügen, festzustellen: daß die Versorgung Berlins aus dem bedeutenden Ueberschusse an Nahrungsmitteln aus Alt-Vorpommern im Westen Anclams durch eine Anschlußbahn nach Passow sehr beschränkt, durch eine directe Bahn durch Strelitz sehr begünstigt werden würde; — die Mecklenburg-Schwerinschen Landestheile werden weiterhin noch im Allgemeinen besonders berücksichtigt werden.

30. Zunächst werde hier nun untersucht, in wie weit die beiden fraglichen Bahnen für die Zufuhren aus Mecklenburg-Strelitz benutzbar sein würden.

Dies wird geschehen können durch die folgende

Vergleichungs-Tabelle III.

für den Transport aus dem Großherzogthum Mecklenburg-Strelitz.

	Einige Abfahrts-Punkte.	A. Eisenbahn durch Mecklenburg-Strelitz.					B. Anschlußbahn nach Passow.				
		Bahnhof.	Landweg Meilen.	Eisenbahn Meilen.	Bis Berlin Eisenbahn-Meilen.	Summa Eisenbahn-Meilen.	Bahnhof.	Landweg Meilen.	Eisenbahn Meilen.	Bis Berlin Eisenbahn-Meilen.	Summa Eisenbahn-Meilen.
1.	Friedland	Brandenburg	3,03	4,50	17,00	21,50	Pasewalk	4,50	6,75	18,90	25,65
2.	Woldeck	Neu-Strelitz	4,50	6,75	13,50	20,25	Prenzlau	3,00	4,50	15,90	20,40
3.	Feldberg	Fürstenberg	3,50	5,25	10,75	16,00	Prenzlau	3,50	5,25	15,90	21,15

31. Aus dieser Vergleichung ergiebt sich schon zur Genüge: daß, während die gerade Bahn das ganze Großherzogthum Mecklenburg-Strelitz (Herrschaft Stargard) 45,50 Q.-M. 1851 = 99628 Einwohner mit erheblicher Ausfuhr von Getreide, Vieh, Obst und Gemüsen für die Zufuhr nach Berlin begünstigt, die Anschlußbahn auch keinen Ort, selbst im östlichen Strelitz, mit in Anspruch nehmen könnte, weit weniger aus den weiter westlich belegenen.

32. Da die Anschlußbahn, nachdem sie bei Passow in die Berlin-Stettiner Hauptbahn einmündet, weiter südwärts gar keinen Einfluß ausüben kann, so dürfte hier nur noch, nachdem nachgewiesen ward, daß sie, der directen Bahn gegenüber, die Abfuhr von Nahrungsmitteln aus Neu-Vorpommern, auch aus Alt-Vorpommern, westlich von Anclam, um 25 bis 30 pCt. weniger und folgerecht gar nicht begünstigen würde (s. unter Nr. 27), zu ermitteln sein, was dieselbe zwischen Anclam und Passow für Nutzen in der hier fraglichen Beziehung stiften könnte. Man findet nun, daß östlich von Anclam und der Bahnlinie, am Haff entlang und an der östlichen Seite der Bahn bis Ferdinandshoff hin, höchstens sechs Quadrat-Meilen eben nicht ausgezeichnet fruchtbaren Landes von der Bahn begünstigt würden; weiter nach Pasewalk zu kommen im Westen der Bahn

noch etwa 2 Quadrat-Meilen hinzu, im Osten aber und nordwärts derselben sind etwa 8 Quadrat-Meilen zuzurechnen, die aber um Torgelow, Eggesin, Uckermünde keine Ueberschüsse von Nahrungsmitteln aus der Landes-Production nach Berlin abgeben können; dagegen möchte der Fischfang im Haff, durch die Eisenbahn im Absatz begünstigt, einige Quantitäten mehr wie bis jetzt zur Versendung nach Berlin liefern. Doch tritt hier und weiter südwärts schon die Stettiner Hauptbahn auf halber Entfernung in Concurrenz, so wie denn überhaupt von Pasewalk her sich die Anschlußbahn schon ganz im Gebiete der Stettiner Hauptbahn bewegt und den Transport von Nahrungsmitteln dieser Gegend nur noch um Weniges mehr begünstigen könnte, als es die nahe Stettiner Bahn schon bisher gethan hat. Theilt man aber auch das Gebiet zwischen der Anschlußbahn und der Stettiner Bahn zur Hälfte, so beschränkt sich das ganze der Anschlußbahn von Anclam bis Passow zuzurechnende Gebiet im Ganzen auf etwa 36 Q.-Meilen aus dem Gebiete der Stettiner Bahn. Die geringere Bedeutung dieses Gebietes für die Versendung von Nahrungsmitteln nach Berlin kann schon aus der Zufuhr beurtheilt werden, welche die Bahnhöfe der Stettiner Bahn, Tantow und Passow, aus dieser Gegend bisher erhielten. Aus dem Bericht über die Berlin-Stettiner Bahn pro 1851 erhellt, daß von 33,823 Stück Vieh, welches die ganze Bahn nach Berlin brachte, nur 952 Stück bei Tantow und Passow an die Bahn gekommen sind.

33. Anderseits bietet die directe Bahn den Preußischen Landestheilen diesseits Strelitz auf einer Ausdehnung von mehr als 60 Q.-Meilen um Lychen, Templin, Rheinsberg, Ruppin, Gransee und Zehdenick, Lindow, Kremmen, Oranienburg eine bedeutende Erleichterung des Transports nach Berlin. Es hat z. B.

auf der directen Bahn

1. Boitzenburg p. Zehdenick 5 = $7\frac{1}{2}$ + 7 = $14_{,50}$ Meilen,
2. Templin desgl. 2 = 3 + 7 = $10_{,00}$ "

auf der Stettiner Bahn

1. p. Angermünde 5 = $7\frac{1}{2}$ + $9_{,40}$ = $16_{,40}$ Eisenbahn,
2. p. Angermünde $4_{,50}$ = $6_{,75}$ + $9_{,40}$ = $16_{,15}$ "

nach Berlin, und alle weiter westlich gelegenen obenbenannten Ortschaften konnten bisher weder von der Stettiner noch von der Hamburger Bahn irgend einen Gebrauch machen. Es ist aber die Begünstigung dieses nach der Karte zum Milchkreis Berlins gehörenden Gebietes schon wegen der Lieferung von Milch, frischen Gemüsen, jungem Geflügel, frischen Süßwasser-Fischen, Mehl-Lieferungen aus Zehdenick und Oranienburg, frischem Obst u. s. w. von erheblicher Bedeutung für schnelle und regelmäßige Versorgung Berlins, namentlich auch in Rücksicht darauf, daß bei der Zunahme der Bevölkerung Berlins das Bedürfniß z. B. an frischer Milch eine große Vermehrung der Milchwirthschaften in dem bezeichneten Kreise nothwendig bedingt, da der Kreis nicht füglich auf größere Entfernung ausgedehnt werden kann, als eben durch Eisenbahn-Verbindung. Wenn nun alle übrigen Umgebungen Berlins durch Eisenbahn-Verbindung für Milchsendung, also für Vermehrung der Milchwirthschaften auf weitere Entfernung, begünstigt sind, so liegt es im Interesse der Versorgung Berlins sowohl als des betreffenden Landstrichs, daß ein Gleiches geschehe im Norden Berlins.

33. Aber die Eisenbahn hat hier noch einen andern Werth für ein Bedürfniß der Bevölkerung Berlins, das namentlich bei harter Kälte und langen Wintern fast eben so dringend werden kann, als Nahrungsmittel: Brennmaterial. Nun bietet aber dieser Abschnitt VII. in der Nähe Berlins durch die Forsten, namentlich bei Zehdenick und Fürstenberg, einen so reichlichen Vorrath an Brennholz, daß die Benutzung desselben für Berlin so sehr als möglich erleichtert werden sollte. Zwar können die Wasserwege für die wohlfeilste Versorgung benutzt werden, allein da diese Wasserwege im Winter nicht benutzbar sind, so bedingen sie große Lagervorräthe in Berlin, mit erheblichem Aufwande für Lager, Unkosten, Zinsen des Capitals und vermehrter Gefahr. Die Vorräthe werden, eben der Kosten wegen, nicht für lange Winter berechnet, und treten solche oder ungewöhnlich lange Frost-Perioden ein, so steigt die Verlegenheit, und der Kampf zwischen den Armen und Reichen beginnt in der Steigerung der Preise, wobei denn die Armen unterliegen und — jämmerlich frieren müssen. Eine Eisenbahn-Verbindung mit den nächsten bedeutenden Forsten kann zu allen Zeiten, auch im Winter, das Bedürfniß Berlins an Brennholz fast täglich und, bei Gelegenheits-Transporten, auch fast eben so billig als auf der Wasserstraße befriedigen. Der Gegenstand ist von Wichtigkeit für die polizeiliche Verwaltung Berlins, und diese Wichtigkeit steigt mit der Bevölkerung, die mit fortschreitender Schnelligkeit die Holzbestände Berlins verbraucht, den Kreis des Holzmangels immer mehr ausdehnen wird, womit neuer Anwuchs nicht Schritt halten kann. Die Stein- und Braunkohlen müssen aus weiter Ferne, zum Theil vom Auslande, herbeigeschafft werden.

34. Jetzt bleibt aber noch derjenigen Landestheile von Mecklenburg-Schwerin zu gedenken, die ausschließlich nur durch die Eisenbahn über Strelitz für die Versorgung Berlins mit Nahrungsmitteln gewonnen werden können, da die Anschlußbahn über Passow hiefür auch nicht im Mindesten benutzbar sein würde. Die Strelitzer Linie wird dabei nur durch die Mecklenburgischen Eisenbahnen und durch die Berlin-Hamburger Bahn, theils in der Richtung auf Berlin und theils in der Richtung auf Hamburg, ihre Grenze bestimmt finden.

In ersterer Rücksicht giebt der Abschnitt VII. des Versorgungs-Gebietes die Grenze an; sie mag hier aber durch einige Vergleichungen näher gerechtfertigt werden.

Vergleichs-Tabelle IV.

für den Transport von Nahrungsmitteln aus Mecklenburg-Schwerin nach Berlin.

	Einige Abfahrts-Punkte.	A. Eisenbahn durch Strelitz. Bahnhof.	Landweg Meilen.	Eisenbahn Meilen.	bis Berlin Meilen.	Summa Meilen.	C. Mecklenburg-Schwerin und Hamburger Bahn. Bahnhof.	Landweg Meilen.	Eisenbahn Meilen.	bis Berlin Meilen.	Summa Meilen.
1.	Nibnitz	Grimmen	$6_{,50}$	$9_{,75}$	$25_{,67}$	$35_{,42}$	Nesteck	$3_{,25}$	$4_{,87}$	$40_{,90}$	$45_{,77}$
2.	Gnoien	Demmin	$3_{,00}$	$4_{,50}$	$22_{,67}$	$27_{,17}$	Güstrow	$5_{,00}$	$7_{,50}$	$38_{,50}$	$46_{,00}$
3.	Güstrow	Treptow	$9_{,00}$	$13_{,50}$	$19_{,00}$	$32_{,50}$	Güstrow	direct nach Berlin		$38_{,50}$	$38_{,50}$
							Bützow	direct nach Berlin		$36_{,80}$	$36_{,80}$
4.	Bützow (p. Güstrow)	Treptow	$9_{,00}$	$13_{,50}$	$1_{,70}$ $19_{,00}$	$34_{,20}$	Güstrow	$2_{,00}$	$3_{,00}$	$38_{,50}$	$41_{,50}$
							Wittenberge	$12_{,50}$	$18_{,75}$	$16_{,80}$	$35_{,55}$
5.	Krakow	Neu-Strelitz	$8_{,50}$	$12_{,75}$	$13_{,50}$	$26_{,25}$	Neustadt	$18_{,00}$	$27_{,00}$	$10_{,00}$	$37_{,00}$
6.	Ivenack	Brandenburg	$3_{,50}$	$5_{,20}$	$17_{,00}$	$22_{,20}$	Neustadt	$15_{,00}$	$22_{,50}$	$10_{,00}$	$32_{,50}$
7.	Waren	Neu-Strelitz	$4_{,50}$	$6_{,75}$	$13_{,50}$	$20_{,25}$	Neustadt	$10_{,50}$	$15_{,75}$	$10_{,00}$	$25_{,75}$
8.	Röbel	Fürstenberg	$5_{,50}$	$8_{,25}$	$10_{,75}$	$19_{,00}$					
			$49_{,50}$	$74_{,20}$	$142_{,79}$	$216_{,99}$		$66_{,25}$	$99_{,37}$	$240_{,00}$	$339_{,37}$
	Die Begünstigung durch A. =		$16_{,75}$	$25_{,17}$	$97_{,21}$	$122_{,38}$					

oder durchschnittlich für den Punkt $15_{,29}$ Eisenbahn-Meilen.

35. Man wird aus der vorstehenden Uebersicht unschwer erkennen, welche große Erleichterung die Strelitzer Eisenbahn dem in Frage kommenden Schweriner Landstrich für die Abfuhr seines bedeutenden Ueberschusses nach Berlin gewähren würde: auch ist erkennbar, daß selbst bei Bützow die Grenze des Gebietes noch etwa 1 Meile westlicher fällt.

Die Grundfläche ist daher auf etwa 100 Q.-Meilen anzuschlagen, und bei der allbekannten großen Fruchtbarkeit des Bodens im Durchschnitt und der sehr bedeutenden Viehzucht dieses Landstrichs darf man den Ueberschuß, nach Maßgabe des für Neu-Vorpommern und Rügen statistisch ermittelten und durch Ausfuhr über See hinlänglich nachgewiesenen, (Nr. $^{15}/_{27}$),

wohl auf etwa 1,500,000 Ctr. Getreide
und auf . . . 150,000 Stück Vieh (Rindvieh, Schaafvieh und Schweine)

veranschlagen.

Wenn solchen Massen von Nahrungsmitteln, wie die Uebersichts-Tabelle erkennen läßt, für den Transport nach Berlin eine Erleichterung an Zeit, Kosten und Gefahren von resp. 33⅓ bis 50 pCt. geboten wird, so hat das eine so hohe Wichtigkeit für die Versorgung von einer halben Million Menschen, deren gesteigerte Zahl binnen wenigen Jahren das Doppelte der jetzigen Zufuhren bedürfen wird, daß diesen Verhältnissen eine besondere Beachtung von Staatswegen nicht füglich versagt werden darf.

36. Wenn aber gefragt würde: wo diese Massen denn zeither geblieben? so dient zur Antwort:

a) ein Theil hat als Getreide, auf langen schwierigen Landwegen, nach Rostock zu, die Ausfuhr über See gesucht;

b) ein Theil hat sich durch schwierige Wasser-Verbindungen, seewärts nach der Elbe, Hamburg und weiter in's Ausland gewendet; besonders Butter, auch auf Chausseewegen;

c) ein Theil, und besonders in Mastvieh, ist auf den Chausseen, ein anderer als Getreide durch Vermittelung der Havel nach Berlin gekommen;

d) große Vieh-Transporte sind sehr regelmäßig, mit großem Verlust am Gewicht, an Zeit und Kosten, Berlin zugetrieben worden, wie dieses aus den Berliner Viehmarktlisten früher wöchentlich zu ersehen war, und endlich hat,

e) seitdem die Mecklenburgischen Eisenbahnen gebauet werden, der dadurch erleichterte Abzug westwärts nach Hamburg, besonders seit die Ausfuhr nach England durch Befreiung von Eingangs-Abgaben daselbst begünstigt wird, außerordentlich zugenommen.

Ein Nachweis über die Bedeutung dieses eben bezeichneten Abzugs von Nahrungsmitteln westwärts, gerade aus dem Gebiete, welches durch eine Strelitzsche Eisenbahn für den Markt von Berlin gewonnen werden kann, ist in dem Jahresbericht über die Mecklenburgische Eisenbahn pro 1851 Anlage F. zu finden.

Es gingen von den Bahnhöfen Rostock, Schwan, Güstrow, Bützow (Blankenburg) nach Schwerin und Hagenow:

Getreide, Hülsenfrüchte . . . . . 35725 Ctr.

Laut Anlage D. desgleichen

an Rindvieh und Kälbern 636 Stück
„ Hammeln und Schaafen 2525 „
„ Schweinen . . . . 25232 „
28393 Stück Vieh.

an Butter . . . . . 16298 Ctr.

Diese hier nachgewiesenen Landes-Producte haben schon einen Werth von beinahe 1 Million Thaler oder 10,000 Lasten Futterkorn!

Alles dieses nur aus dem nördlichen Theile des fraglichen Gebietes, hauptsächlich von Güstrow kommend.

Daß die Ortschaften des südlicheren Theils mehr die Wasser-Verbindung nach der Elbe hin, auch die Berlin-Hamburger Eisenbahn benutzt haben, ist schon daraus abzunehmen, daß die Zufuhr in Hamburg (s. S. 6.) aus Mecklenburg pro 1851 betrug:

Rindvieh 1101 Stück
Schweine 53910 „
Hammel 6563 „
61574 Stück

wovon ohne Zweifel ein nicht unbedeutender Theil aus der Gegend von Malchow und Möbel herangekommen sein wird.

37. Es scheint, daß die hier angeführten Nachweisungen dem unbefangenen Urtheile der sicheren Grundlagen schon genug dargeboten haben, um zu der vollkommensten Ueberzeugung zu gelangen: Wie nach allen Elementen, so noch besonders aus Rücksicht auf die Versorgung Berlins mit Nahrungsmitteln, hat

die directe Berlin-Stralsunder Bahn durch Mecklenburg-Strelitz einen um so viel höheren Werth als die daneben projectirte Anschlußbahn von Passow über Prenzlau, Anclam nach Stralsund, daß die Vergleichung kaum zulässig, und in Zahlen vielleicht ebenso zu bezeichnen ist, wie die Q.-Meilen, welche jede derselben als eigenthümliches Gebiet nebeneinander in Anspruch zu nehmen hätte; nämlich, die Gebiete verhalten sich nach der geographischen Darstellung und den hier entwickelten Verhältnissen wie folgt:

A. die Bahn durch Mecklenburg-Strelitz hätte ein Gebiet von etwa 300 Q.-Meilen;

B. die Anschlußbahn desgleichen von etwa 30—40 Q.-Meilen; zum größeren Theil dem Bahngebiete der Berlin-Stettiner Bahn entnommen.

38. Aber das Verhältniß der Begünstigung des Transports nach Berlin ist es keineswegs allein, was hier in Erwägung zu ziehen ist, vielmehr handelt es sich auch darum, daß der Transport nach Berlin wenigstens eben so sehr erleichtert werde als der nach Hamburg.

Das durch eine Berlin-Strelitz-Stralsunder Eisenbahn zu begründende Verhältniß veranschaulicht die folgende

Vergleichungs-Tabelle V.

Die Eisenbahn-Verbindung der westlichen Mecklenburgischen Landestheile

		mit Berlin — A. durch eine Berlin-Stralsunder Bahn.					mit Hamburg — D. durch die Mecklenburgischen Bahnen.				
	Abgangs-Punkt.	bis Bahnhof.	Landw. — à 150 C.-M. Meilen.	Eisenbahn Meilen.	bis Berlin Eisenbahn Meilen.	Summa.	bis Bahnhof.	Landweg Meilen.	Eisenbahn Meilen.	bis Hamburg Eisenbahn Meilen.	Summa.
1.	Bützow (v. Güstrow	Neu-Strelitz	10,00	15,00	1,70 13,50	30,20	Bützow	direct		23,30	23,30
2.	Güstrow	Neu-Strelitz	10,00	15,00	13,50	28,50	Güstrow	direct		25,50	25,50
3.	Ribnitz	Grimmen	5,50	8,25	25,67	33,92	Rostock	3,50	5,25	27,90	33,15
4.	Tessin	Demmin	5,06	7,50	22,07	30,17	Güstrow	4,50	6,75	25,50	32,25
5.	Lage	Demmin	5,50	8,25	22,67	30,92	Güstrow	2,50	3,75	25,50	29,25
6.	Gnoien	Demmin	3,00	4,50	22,07	27,17	Güstrow	5,00	7,50	25,50	33,00
7.	Teterow	Brandenburg	7,00	10,50	17,00	27,50	Güstrow oder	3,50	5,25	25,50	30,75
8.	Krakow	Neu-Strelitz	8,00	12,00	13,50	25,50	Ludwigslust	9,00	13,50	15,30	28,80
			54,00	81,00	152,89	233,88		28,00	42,00	194,50	236,50

39. Es ist nun hieraus klar, daß eine Berlin-Stralsunder Bahn durch Mecklenburg-Strelitz nahezu die Wage halten würde zwischen Hamburg und Berlin. Die Grenze würde durch eine Kurve zu bezeichnen sein, die zwischen Nibnitz und Damgarten, zwischen Tessin und Lage, an der Ostseite von Güstrow vorüber, südlich von Krakow, und von hier nach der Mitte der Berlin-Hamburger Bahn zu geht. Diese Grenzlinie würde weiter westlich über Güstrow und über Bützow hinausgreifen, wenn Güstrow durch Eisenbahn mit Demmin, Brandenburg oder Neu-Strelitz verbunden würde, wozu es früher oder später auch kommen muß, wenn eine Berlin-Strelitz-Stralsunder Bahn erst gebaut sein wird.

40. Eben so klar ist aber auch, daß fast das ganze westliche Schwerinsche Landesgebiet auf den Wasser- und Eisenbahnwegen den Hamburger Markt leichter und lieber versorgen wird, als selbst das nähere Berlin, wenn solche Eisenbahn-Verbindung über Strelitz nicht benutzt werden kann. Auch sollte hierdurch deutlich werden, daß selbst die kleinste östliche Abweichung einer Berlin-Stralsunder Eisenbahn von der über Demmin und Neu-Strelitz projectirten Richtung die Zufuhr von Nahrungsmitteln nach Berlin beschränkt und benachtheiligt, entweder zu Gunsten der Ausfuhr über See oder zu Gunsten des Hamburger Marktes, d. h. die Preise der fraglichen Nahrungsmittel werden sich in Berlin höher stellen müssen als die Preise in Hamburg, um etwa so viel, als die Lieferung nach Hamburg leichter oder wohlfeiler ist als nach Berlin.

41. Noch ein Verhältniß, wenngleich von geringerer allgemeiner Bedeutung, ist hier zu besprechen.

Außer dem Projecte einer Anschlußbahn von Passow über Anclam nach Stralsund ist wohl schon früher, aber auch jetzt wieder, ein anderes in Frage gestellt worden, nämlich zwar durch Mecklenburg-Strelitz, aber nicht auf Demmin und Grimmen, sondern über Jarmen und Greifswald zu bauen. Ohne hier nun auf die anderweitigen Motive für eine solche Richtung einzugehen, dürfte es genügen, in Bezug auf die Versorgung von Berlin mit Nahrungsmitteln auf die oben in 40 gemachte allgemeine Bemerkung hinzuweisen, daß jede östliche Abweichung von der Richtung über Demmin der Versorgung Berlins nur nachtheilig sein kann, indem im Westen immer mehr verloren wird, als im Osten gewonnen werden kann, wo die Concurrenz mit der gleichem Zwecke dienenden Stettiner Bahn eintritt und es, theils wegen der Küste, an Land überhaupt, dann aber auch an Fruchtbarkeit des vorhandenen fehlt.

Die hier folgende Zusammenstellung soll sich nur auf die Verhältnisse in Neu- und Alt-Vorpommern beschränken, um den Unterschied für die Verbindung mit Berlin klar zu machen.

Vergleichungstabelle VI.

der Eisenbahn-Verbindung zwischen Neu- und Alt-Vorpommern und Berlin.

	Abgangs-Punkte.	A. Ueber Grimmen, Demmin und Treptow.					B. Oder über Greifswald, Jarmen und Treptow.				
		Bahnhof.	Landweg Meilen.	Eisenbahn Meilen.	bis Berlin Eisenbahn Meilen.	Summa.	Bahnhof.	Landweg Meilen.	Eisenbahn Meilen.	bis Berlin Eisenbahn Meilen.	Summa.
1.	Stralsund u. Rügen	Stralsund	direct		28,67	28,67	Stralsund	direct		29,42	29,42
2.	Barth	Grimmen	4,50	6,75	25,67	32,42	Greifswald	7,50	11,25	24,67	35,92
3.	Damgarten	Grimmen	5,50	8,25	25,67	33,92	Greifswald	8,50	12,75	24,67	37,42
4.	Richtenberg	Grimmen	2,00	3,00	25,67	28,67	Greifswald	5,00	7,50	24,67	32,17
5.	Grimmen	Grimmen	direct		25,67	25,67	Greifswald	3,00	4,50	24,67	29,17
6.	Schlemmin	Grimmen	3,50	5,25	25,67	30,92	Greifswald	6,50	9,75	24,67	34,42
7.	Bretwisch	Bretwisch	direct		24,17	24,17	Treptow	5,50	8,25	19,00	27,25
8.	Tribsees	Bretwisch	2,00	3,00	24,17	27,17	Treptow	7,25	10,87	19,00	29,87
9.	Loitz	Demmin	1,00	1,50	22,67	24,17	Treptow	4,00	6,00	19,00	25,00
10.	Demmin	Demmin	direct		22,67	22,67	Treptow	3,75	5,63	19,00	24,63
			18,50	27,75	250,70	278,45		51,00	76,50	228,77	305,27
	A. ist vortheilhafter für 10 Punkte					26,82					
	also im Durchschnitt für jeden Punkt					2,68					

42. Es ergiebt sich aus dem Verstehenden als eine nothwendige Folge der Richtung auf Jarmen, daß

a) Stralsund mit allem Zuflusse aus Rügen und seewärts einen Umweg von ¾ Meilen zu machen haben würde;

b) der größere Theil von Neu-Vorpommern (die Kreise Franzburg und Grimmen) um beinahe 3 Landwegmeilen in dem Verkehr mit Berlin benachtheiligt werden würde,

c) Demmin mit allen Zuflüssen den directen Eisenbahn-Verkehr verlieren und mit 3¾ Meilen Landweg (Anschluß bei Treptow) in der Richtung auf Berlin — statt 3¾ Meilen Eisenbahn — in Nachtheil kommen würde; und

d) trifft ein noch größerer Nachtheil die Mecklenburg-Schwerinschen Landestheile, die im Norden einer Linie von Demmin nach Güstrow bis hinauf nach Mesteck und Nibnitz liegen.

43. Die Grundfläche, welche bei der Jarmer Linie in der Richtung auf Berlin benachtheiligt werden würde, läßt sich aber genauer wie folgt berechnen:

a) der größere Theil von Rügen . . . . . 12 Q.-M. à ¾ M. = 9 Meilen,

b) aus dem Franzburger und Grimmer Kreise . 32 Q.-M. à 3½ M. = 112 Meilen

c) aus dem Demminer Kreise würde sich die Begünstigung im Osten mit der Benachtheiligung im Westen ganz gleich sein.

d) Aus Mecklenb.-Schwerin würden benachtheiligt ꝛc. . . . . 50 Q.-M. à 4 M. = 200 Meilen,

94 Q.-M. 321 Meilen,

e) dagegen würde etwas mehr als der ganze Greifswalder Kreis begünstigt werden, etwa 24 Q.-M. à 3 M. = 72 Meilen,

benachtheiligt bleiben . 70 Q.-M. mit 249 Meilen

44. Da diese 249 Meilen Landweg nach dem in dieser Abhandlung angenommenen Satze à 1½ = 373½ Eisenbahn-Meilen und für die 70 Q.-Meilen also durchschnittlich $5^{17}/_{140}$ oder = $5\frac{1}{8}$ Eisenbahn-Meilen betragen, so würde die Jarmer Linie die Zufuhr nach Berlin des Ueberschusses an Nahrungsmitteln aus 70 Q.-M. um 5⅛ Eisenbahn-Meilen benachtheiligen resp. und eventuell etwa

1 Million Centner Landesproducte um 45- bis 50,000 Thlr. jährlich vertheuern oder anderen Abnehmern zuweisen, resp. zur Ausfuhr über See pr. Rostock oder nach Hamburg.

45. Aber auch alle seewärts nach Stralsund heranzubringenden Nahrungsmittel, so wie die aus See und von den Küsten herankommenden frischen Fische würden den Umweg ab Stralsund = ¾ Meilen mitzumachen haben und auch hiedurch die Jarmer Linie für die Versorgung Berlins um Vieles nachtheiliger werden als die Demminer, wogegen indessen Greifswald die überseeischen Producte über Jarmen wohlfeiler nach Berlin liefern könnte, als über Grimmen (falls nicht Jarmen oder Wolgast die Rolle übernähme). Diesem aber entgegen steht wieder ein bedeutenderer Nachtheil bei der Jarmer als bei der Demminer Linie, indem bei Letzterer für die beiden Häfen Stralsund und Greifswald — diese über Grimmen — etwa 50 Q.-Meilen Schweriner Landestheile für Ein- und Ausfuhr zu gewinnen wären, als Ersatz für die Einbuße, welche die Eisenbahn durch Begünstigung der Versendung von Landes-Producten nach dem Inlande bei dem Ausfuhrhandel der Seehäfen nothwendigerweise herbeiführen wird, auch durch Begünstigung der Viehzucht, wodurch der Ueberschuß an Getreide bedeutend verkleinert wird. Einen ähnlichen Ersatz kann die Jarmer Linie gar nicht erreichbar machen, da sie kein neues Gebiet erwirbt, und wo dieses möglich wäre, sofort mit Stettin in Concurrenz treten würde. Diese Verhältnisse sind sehr wichtig für Stralsund, aber auch in gleichem Maße für Greifswald, hier aber nur andeutungsweise zu erwähnen.

46. Daß die hier ermittelten Nachtheile einer Richtung auf Jarmen — Treptow bedeutend größer sein würden, wenn über Jarmen oder über Anclam nach Friedland gebauet werden sollte, wird keiner weiteren Nachweisung bedürfen; jede Abweichung weiter ostwärts erhöhet die Nachtheile zweifach, weil im Westen das wichtigere Bahngebiet immer mehr ganz verloren geht und im Osten geringeres nur halb gewonnen werden kann.

Es versteht sich wohl von selbst, daß hier sonst gar keine Rücksicht genommen wird auf die besonderen Nachtheile, welche die Bahn treffen würde für allen Verkehr in der Bewegung von Berlin und weiter südwärts her nach den nördlichen Theilen des Bahngebietes, da dieser für die Versorgung Berlin's kein Interesse hat.

47. Nach diesem Allen dürfte darüber, welche Richtung einer

Berlin-Stralsunder Bahn, A. über Neu-Strelitz, Demmin, Grimmen,
oder B. über Passow, Anclam oder wiesonstöstlicher von Demmin,

für die Versorgung Berlin's mit Nahrungsmitteln der vortheilhaftere sei, nicht der geringste Zweifel obwalten, sondern der Richtung A. über Neu-Strelitz, Demmin, Grimmen **bei Weitem** der Vorzug gebühren.

48. Als besondere Anlage folgen hier nun noch einige statistische Momente der in Frage stehenden beiden Bahn-Richtungen zwischen Berlin und Stralsund.

Berlin, im April 1853.

Verzeichniß der Städte und deren Einwohner-Zahl.

A. Bei der Bahn von Berlin über Strelitz, Demmin und Grimmen mit Ausmündung nach Greifswald und Stralsund.

I. Preußische Städte:	Der Städte Zahl.	Einw. 1855.
a. Städte an der Bahn: 1) Berlin. 2) Oranienburg. 3) Zehdenick. 4) Treptow. 5) Demmin. 6) Grimmen. 7) Greifswald. 8) Stralsund.	8.	555000.
b. Städte innerhalb drei Meilen von der Bahnlinie: 9) Lindow. 10) Liebenwalde. 11) Gransee. 12) Rheinsberg. 13) Templin. 14) Lychen. 15) Jarmen. 16) Gützkow. 17) Loitz. 18) Triebsees. 19) Franzburg. 20) Richtenberg. 21) Barth. 22) Bergen. 23) Garz	15.	42000.
c. Städte, über drei Meilen von der Bahnlinie: 24) Boitzenburg. 25) Mittenwalde. 26) Fürstenwerder. 27) Strasburg. 28) Wolgast. 29) Lassan. 30) Damgarten	7.	23,000
	30.	620,000
II. Mecklenburg-Strelitzer Städte.		
a. Städte an der Bahn: 1) Fürstenberg. 2) Alt-Strelitz. 3) Neu-Strelitz. 4) Neu-Brandenburg	4.	20400.
b. Städte innerhalb drei Meilen von der Bahnlinie: 5) Mirow. 6) Wesenberg. 7) Feldberg. 8) Stargard. 9) Woldegk. 10) Friedland.	6.	16750.
	10.	37150.
III. Mecklenburg-Schweriner Städte.		
a. Städte an der Bahn: keine.		
b. Städte innerhalb drei Meilen von der Bahnlinie: 1) Penzlin. 2) Waren. 3) Ivenack. 4) Stavenhagen. 5) Malchin. 6) Neuenkalden. 7) Dargun. 8) Gnoien	8.	25500.
c. Städte über drei Meilen von der Bahnlinie: 9) Röbel. 10) Malchow. 11) Krakow. 12) Bukow. 13) Kröpelin. 14) Teterow. 15) Güstrow. 16) Bützow. 17) Schwaan. 18) Doberan. 19) Rostock. 20) Lage. 21) Tessin. 22) Sülz. 23) Marlow. 24) Ribnitz.	16.	77350.
III. Mecklenburg-Schweriner Städte	24.	102850.
II. Mecklenburg-Strelitzer Städte	10.	37150.
I. Preußische Städte	30.	630000.
Im Ganzen, Städte	64.	760000.

Das ganze Bahn-Gebiet hat, mit Einschluß von Berlin, für 1855 veranschlagt:

	Q.-Meilen.	Einwohner.
I. Preußische Landestheile	$171_{,19}$ mit	906,000
II. Mecklenburg-Strelitz	$45_{,50}$ =	88000
III. Mecklenburg-Schweriner Landestheile	$100_{,00}$ =	250000
	$316_{,69}$ mit	1244000

einschließlich Berlin.

Die Länge der Bahn fordert auf Preußischem Gebiet 43420 Ruthen, in Mecklenburg-Strelitz 19760 Ruthen, im Ganzen (mit der Zweigbahn von Grimmen nach Greifswald $31\frac{5}{6}\frac{9}{6}$ Meilen) veranschlagt zu 7060350 Thlr. 1 Sgr. 10 Pf.

B. Bei der Anschlußbahn von Passow nach Anclam neben einer Berlin-Stralsunder Bahn durch Mecklenburg-Strelitz können nur noch begünstigt werden:

Die Städte:	Zahl der Städte.	Einwohner.
a. an der Bahn: 1) Prenzlau, 2) Pasewalk, 3) Anclam	3.	30500.
b. Städte innerhalb drei Meilen von der Bahnlinie: 4) Strasburg (?) 5) Ueckermünde	2.	5800.
Im Ganzen Preußische Städte:	5.	36300.

Da genügend nachgewiesen worden ist, daß alle übrigen Städte in Vor- und Neu-Vorpommern der Eisenbahn über Demmin und Neu-Strelitz zufallen würden und südwärts von Passow keine Städte mehr begünstigt werden können, als sie es durch die Berlin-Stettiner Bahn schon sind, so wären hier nur die obigen fünf Städte zu verzeichnen.

Aus gleicher Ursache und weil diese Anschlußbahn für die Strecke von Passow bis Anclam sich in dem bisherigen Gebiete der Berlin-Stettiner Bahn als Concurrenzbahn eindrängen würde, kann derselben auch nur die halbe Grundfläche zwischen beiden Bahnen als eigenes Gebiet zufallen, während sie im Westen ebenso durch die Strelitzer Bahn, und so auf das sehr kleine Bahn-Gebiet von 36 bis 40 Q.-Meilen hauptsächlich in der Uckermark beschränkt würde.

Die Länge der eigentlichen Anschlußbahn, von Passow bis Stralsund, würde wenigstens betragen $22\frac{25}{100}$ Meilen.

Da jedoch die Berlin-Stettiner Bahn schon jetzt mit 10 Zügen täglich betrieben wird und schon an sich einen noch steigenden Verkehr erwarten läßt, so kann die Aufnahme einer so langen Anschlußbahn, auch nach dem Gutachten der Berliner Vorsteher der Kaufmannschaft, nicht statthaft erscheinen, ohne Anlage eines zweiten Geleises von Passow bis Berlin $= 11{,}_{90}$ Meilen.

Der ganze Bau würde also eine Länge von $34\frac{15}{100}$ Meilen und demnach ein Anlage-Capital von mehr als acht Millionen Thalern fordern.

Nachtrag.

Die im Vorstehenden zu Gunsten der Versorgung von Berlin mit Nahrungsmitteln für die kürzeste Eisenbahn-Verbindung zwischen Berlin und Stralsund, über Strelitz, Demmin und Grimmen sprechenden Gründe werden noch dadurch verstärkt, daß diese Linie auch in jeder andern allgemeinen Staats-Rücksicht die empfehlenswertheste ist, denn

II. begünstigt sie zugleich die größte Zahl Preußischer Unterthanen:

III. gewinnt sie den Preußischen Seehäfen in Neu-Vorpommern den Aus- und Einfuhr-Verkehr von etwa 145 Quadrat-Meilen. mit etwa 350,000 Einwohnern, und erleichtert auch den Verkehr Berlins mit eben diesen Gegenden;

IV. gewährt sie die schnellste und sicherste militairische Verbindung zwischen der Hauptstadt, dem Sitze des Kriegsministeriums und dem Knoten-Punkte aller Militairstraßen des Staates, mit einer Haupt-Küsten-Festung und dem neu aufblühenden Marine-Hafen. Die Verbindung durch die Stettiner Haupt- und Passow-Anclamer Anschlußbahn hat auch für Militair-Zwecke manches Bedenkliche und ist schon der Länge wegen um 1½ Stunden Eisenbahnfahrt nachtheiliger;

V. ist die geradeste Richtung auf Stralsund auch die nächste Verbindung Berlin's und fast ganz Deutschlands mit Skandinavien:

z. B.: 1) von Berlin nach Ystadt in Schweden erfordert die Reise:
   a) per Stettin, Eisenbahnfahrt mindestens 3 Stund. Seefahrt 15 Stunden = 18 Stunden,
   b) per Stralsund, Eisenbahnfahrt 5 Stunden, Seefahrt 9 Stunden = 14 Stunden;
2) von Berlin nach Kopenhagen:
   a) per Stettin, Eisenbahnfahrt 3 Stunden, Seefahrt 21 Stunden = 24 Stunden,
   b) per Stralsund, Eisenbahnfahrt 5 Stunden, Seefahrt 12 Stunden = 17 Stunden;

und in beiden Fällen ist die Zeitersparung bei der Seefahrt von oft mehr als doppelter Wichtigkeit.

VI. ist das Anlage-Capital für den Preußischen Staat oder für Preußische Unterthanen bei der kürzesten Bahn weit geringer als bei der Anschlußbahn.

VII. aus allen diesen Gründen zusammengenommen ist auch die Rentabilität der geradesten Linie bei Weitem mehr gesichert, als die einer Anschlußbahn oder jeder anderen Richtung.

Demnach sind alle diese Rücksichten ganz entschieden zusammenfallend mit dem hier hauptsächlich besprochenen Interesse der leichtesten Versorgung von Berlin mit Nahrungsmitteln.

Berlin, Ende April 1853.

Druck von G. G. Brandis in Berlin, Deßauerstraße Nr. 5.

Das Versorgungsgebiet
für
BERLIN
und dessen
Eisenbahn Gebiete.
KOPENHAGEN
Roeskild
Seeland
Grosse Belt
Fünen
DAENEMARK
Sund
SCHWEDEN
Ystadt
Bornholm
OST SEE
Moen
Falster
Laaland
Femern
Kiel
I. Rügen
Stolpe
Cöslin
Collberg
Bergen
Putbus
Barth
Stralsund
Franzburg
Ribnitz
Grimmen
Greifswald
Wolgast
Rostock
Gnoyen
Loitz
Demmin
Jarmen
Wollin
Lübeck
Wismar
Bützow
Güstrow
Anklam
Malchin
Treptow
Putzar
Ukermünde
Jvenack
Friedland
Ferdinandshof
Krakow
Neu Brandenburg
HAMBURG
Altona
MECKLENBURG
Pasewalk
Stettin
Harbg.
Waren
Penzlin
Strassburg
Malchow
Tollense S.
Müritz S.
Röbel
Prenzlow
Stargard
Hagenow
Neu Strelitz
Boitzenburg
Die Elbe
Fürstenberg
Lychen
Wittstock
Passow
Templin
Angermünde
Die Oder
Wittenberge
N. Ruppin
Zehdenick
Kreutz
Finow Canal
Friesack
Landsberg
Warthe Fl.
Oranienbg.
Die Havel
Stendal
Nauen
Küstrin
BERLIN
Posen
Calvörde
Brandenburg
Potsdam
Die Spree
Frankfurt
Braunschweig
Hildesheim
MAGDEBURG
Wolfenbüttel
Jüterbogk
Harzburg
Halberstadt
Kottbus
Bernburg
Dessau
Köthen
Ballenstädt
Das Harz Gebirge
Glogau
Göttingen
Nordhausen
Halle
LEIPZIG
Sondershausen
Die Oder
Riesa
Mühlhausen
Bautzen
Görlitz
BRESLAU
Naumburg
DRESDEN
Eisenach
Gotha
Erfurt
Weimar
Gera
Altenburg
Zittau
Riesen Geb.
Freiburg
Schweidnitz
Chemnitz
Schmalkalden
Rudolstadt
Greitz
Erz Gebirge
Suhl
I
II
III
IV
V
VI
VII
Preus. Meilen

Die Post- und Reise-Verbindung zwischen der deutschen und schwedischen Ostsee-Küste*)

kann nirgend sicherer und schneller geschehen, als von Stralsund nach Ystad. Zwar hat der westliche Theil Schwedens — mit Norwegen — den Weg über Dänemark vorzugsweise benutzt, und namentlich geht der Briefpostverkehr hauptsächlich auf diesem Wege, in den Sommermonaten per Dampfschiff von Kopenhagen nach Kiel, Lübeck oder Wismar — auch Stettin, im Winter aber über die Belte nach Hamburg und vertheilt sich dann von hier aus nach allen Richtungen im Osten, Süden und Westen des ganzen Continents, selbst nach England und den übrigen Welttheilen. Daß der Post- und Reise-Verkehr den Weg über Dänemark weit mehr, die Dampfschiff-Verbindung zwischen Ystad und Stralsund weit weniger benutzt, obwohl dies in vielen Fällen schon jetzt viel vortheilhafter sein würde, liegt aber hauptsächlich daran, daß die letztere Verbindung nicht oft, und regelmäßig genug, ja im Winter eigentlich gar nicht stattfindet, und an der noch sehr mangelhaften Post- und Reise-Verbindung Stralsunds.

2) Die jetzt bestehende Dampfschiff-Post zwischen Stralsund und Ystad geht nur in den Sommermonaten und zwei mal wöchentlich von jeder Seite; im Frühjahr und Herbst bietet ein unbequemes Segelfahrzeug nur sehr unregelmäßig und im Winter nur höchst selten eine Gelegenheit; von Stralsund fehlt jede Eisenbahn-Verbindung, wie sie die anderen in Frage kommenden Seehäfen: Kiel, Lübeck, Wismar, Rostock und Stettin schon lange besitzen — westwärts sind 10 Meilen bis zur nächsten Eisenbahn (Rostock, Güstrow), ostwärts über 20 (Stettin, Passow), ja es fehlt sogar an einer geradesten Post-Verbindung mit Berlin — der bequemste Weg führt den Reisenden auf einem Umwege von etwa zwanzig Meilen über Rostock nach Berlin, das eigentlich nur 28 Meilen von Stralsund entfernt ist. Daß der allgemeine Verkehr solche auffallend vernachlässigten Communicationswege nicht aufsucht, Norwegen und Schweden diese kürzeste und sicherste Linie nicht benutzen, ist nur eine natürliche Folge der auf dieser bestehenden Mängel.

3) Wie groß die Einwirkung einer Beseitigung der angedeuteten Uebelstände auf den fraglichen Verkehr sein würde, kann leicht im Voraus klar erkannt werden, wenn man nur zwei Verbesserungs-Momente als nothwendig und schon bestehend annimmt:

a) eine tägliche Dampfschiff-Verbindung zwischen Stralsund und Ystad, als Regel das ganze Jahr hindurch;
b) directe Eisenbahn von Stralsund nach Berlin, mit Anschlußbahnen westwärts (Demmin, Güstrow) und ostwärts (Treptow, Stettin).**)

Daß die Regelmäßigkeit beim Post- und Reise-Verkehr eine Nothwendigkeit für das Bestehen und die mögliche Ausdehnung desselben sei, darüber wird, wenigstens bei hohen Postbehörden, kein Zweifel vermuthet werden dürfen; und daß von einem Uebergangspunkte, wie der hier bezeichnete, die weitere Verbindung nach allen Seiten hin den allgemeinen Verkehrs-Ansprüchen angemessen und nicht so abnorm sein müsse, wie bei Stralsund z. B. noch der Fall, auch darüber kann eine Meinungsverschiedenheit nicht obwalten.

4) Unter solchen Voraussetzungen dürfte demnächst eine speciellere Vergleichung der Post- und Reisewege für Schweden und Norwegen nach, durch und von Deutschland noch mehr aufklären, und für diese Vergleichung wird es genügen, den Punkt Helsingborg am Sunde (Helsingör gegenüber) zur Berechnung zu wählen, da sich hier — der Hauptsache nach — aller Post- und Reise-Verkehr, der von Norwegen und Schweden nach, durch und von Deutschland stattfindet, am sichersten treffen läßt. Bei dieser Vergleichung wird es zulässig sein, anzunehmen, daß die Zeitdauer-entscheide, da der bekannte überseeische Grundsatz „Time is money" — Zeit ist Geld — auch bei uns als richtig immer mehr anerkannt wird und so auch über den Kostenpunkt am richtigsten mit entscheidet; eben deshalb ist als Regel wohl anzunehmen, daß, mit Einschluß der gewöhnlichen Stations- und anderer Verzögerungen, eine Stunde erforderlich sei für 1 Wegmeile (auch bei Boot- und Segelfahrt),

für 2 Meilen p. Dampfschiff,
für 6 Meilen p. Eisenbahn.

Zwar dürfte 1 Wegmeile und auch 2 Meilen p. Dampfschiff in der Stunde zu niedrig erscheinen, da Schnellposten und neuere Dampfschiffe allerdings rascher fahren; allein dabei kommen doch auch allerlei Verzögerungen vor, und hier kann nur ein etwaiger Durchschnitt berücksichtigt werden; andererseits können 6 Meilen p. Eisenbahn zu viel erscheinen, aber diese Schnelligkeit ist an sich noch eine mäßige, da man in England schon weit schneller fährt, und der Courierzug von Berlin nach Köln 84½ Meilen, einschließlich der Zögerungen, schon in 14½ Stunden zurücklegt.

5) Vergleichungs-Tafeln.

I. Für die Fahrt von Helsingborg nach Hamburg.

A. Ueber Dänemark und beide Belte, Hadersleben und Rendsburg: bis Helsingör 1, Kopenhagen 6, Corsoer 14, Gr. Belt — Nyborg 3, Odensee 4, Kl. Belt — Hadersleben 9, Flensburg 8, Rendsburg 8; p. Eisenbahn bis Hamburg 2½, im Ganzen 55½ Stunden.

B. Ueber Ystad und Stralsund — (jetzt): bis Ystad 10 p. Dampfschiff, Stralsund 8, Rostock (Weg) 10, p. Eisenbahn Hamburg 4½ = 32½ Stunden.

C. Ueber Kopenhagen und Lübeck: bis Kopenhagen 7, p. Dampfschiff Lübeck 18*), per Eisenbahn Hamburg 2 . . . . = 27 Stunden.

D. Ueber Kopenhagen und Kiel: bis Kopenhagen 7, Kiel (Dampfschiff) 16, Eisenbahn Hamburg 2½ . . . . . = 25½ Stunden.

E. Ueber Ystad und Stralsund (in Aussicht): bis Ystad 10, p. Dampfschiff Stralsund 8, p. Eisenbahn Güstrow 2¼, Hamburg 4¼ . = 24½ Stunden.

Hiernach hat also schon jetzt der Weg über Ystad (B.) einen großen Vorzug gegen den Weg über Dänemark (A.), aber auch gegen C. und D. kann derselbe in Concurrenz treten, weil hierbei eine doppelt so lange Seereise mit allen daran hängenden größeren Gefahren und Unannehmlichkeiten in Rechnung kommt, die für Reisende weit höher als resp. 7 oder 4½ Stunden zu veranschlagen sind. Desto größer aber tritt der Vorzug heraus, den die Verbindung unter E. in Aussicht stellt, da hierbei neben der kürzeren Seefahrt

*) Aus Otto Hübner's „Nachrichten für Staats- und Volkswirthschaft."

**) Nach sehr glaubwürdigen Angaben hat das seit etwa zehn Jahren bearbeitete Project einer directen Berlin-Stralsunder Bahn jetzt die Concession erhalten, und hieran dürften die bezeichneten Seiten-Verbindungen sich wohl sehr leicht und zweckmäßig anschließen lassen.

*) Die Entfernung, etwa 40 Meilen, fordert nach dem obigen Satze 20 Stunden, es mögen aber die Durchschnittsverzögerungen hierbei vielleicht weniger erheblich sein.

auch noch Zeitgewinn möglich wird. Wenn man aber den Dampfschiff-Linien unter C. und D. auch noch einräumen müßte, daß sie, was zum Theil jetzt schon der Fall, durch Schnellschiffe neuerer Bauart die Seereise noch um 2 oder 3 Stunden abkürzen könnten, so bleibt dieses doch immer auf die langen Tage des hohen Sommers beschränkt, und für den Winter muß die Dampfschifffahrt ganz aufhören, durch dieselbe kann niemals die möglichst regelmäßige Verbindung Schwedens (und Norwegens) mit Deutschland aufrecht erhalten werden.

Aber selbst jener Sommer-Dampfschifffahrt kann über Stralsund noch auf anderem Wege mit positivem Erfolge entgegengetreten werden:

F. Durch directe Dampfschiff-Verbindung zwischen Helsingborg und Stralsund.

Können die neueren Schnelldampfer die Fahrt von Kopenhagen bis Kiel, = 40 Meilen, in 13 Stunden machen, so werden die 26 bis 27 Meilen von Helsingborg bis Stralsund nur 9 Stunden erfordern; kommen hierzu von Stralsund bis Hamburg (wie bei E.) $6\frac{1}{2}$, so sind es im Ganzen nur $15\frac{1}{2}$ Stunden, und auf diese Weise ist über Stralsund nicht nur in Beziehung auf Hamburg und Lübeck, sondern folgerecht auch für jede weitere Verbindung mit dem Westen und Süden Europas, die vortheilhafteste Communication für Norwegen und Schweden nach, durch und von Deutschland erreichbar.

Ein Gleiches wird desto sicherer für das östliche Deutschland nachzuweisen sein.

II. Von Helsingborg nach Berlin.

A. Ueber Kopenhagen und Wismar:
bis Kopenhagen 7, per Dampfschiff nach Wismar 14, per Eisenbahn bis Berlin $5\frac{1}{2}$ . . = $26\frac{1}{2}$ Stunden.

B. Ueber Ystad und Stralsund jetzt:
bis Ystad 10, p. Dampfschiff Stralsund 8, p. Schnellpost nach Passow und p. Eisenbahn (oder p. Schnellpost nach Rostock und p. Eisenbahn) 16 Stunden
= 34 Stunden.

C. Ueber Ystad und Stettin:
bis Ystad 10, p. Dampfschiff n. Stettin 15, p. Eisenbahn Berlin 3 . . . . . = 28 Stunden.

D. Ueber Ystad und Stralsund (in Aussicht):
bis Ystad 10, p. Dampfschiff n. Stralsund 8, p. Eisenbahn Berlin 5 . . . . . = 23 Stunden.

E. Für Sommerzeit:
von Helsingborg p. Dampfschiff n. Stralsund (s. I. F. = 9 Stunden) 12, p. Eisenbahn Berlin 5 = 17 Stunden.

Auch hierbei wird der über Stralsund erreichbare Vortheil noch durch die kürzere Seefahrt bedeutend erhöht.

III. Von Helsingborg nach Stettin.

A. Ueber Ystad direct nach Stettin = 10, p. Dampfschiff 15, sind . . . . . = 25 Stunden.

B. Ueber Ystad 10, p. Dampfschiff Stralsund 8, p. Dampfschiff von Stralsund nach Stettin 12 *)
= 30 Stunden.

C. Ueber Ystad 10, Stralsund 8, p. Eisenbahn über Treptow, Pasewalk n. Stettin 4 = 22 Stunden.

D. Für Sommerfahrten:
von Helsingborg p. Dampfschiff n. Stralsund 12, per Eisenbahn n. Stettin 4 . . . . = 16 Stunden.

Wenn nun hiernach ebenfalls bei abgekürzter Seefahrt noch ein bedeutender Vortheil über Stralsund nach Stettin erreichbar ist, so folgt daraus dann auch, daß ein großer Theil des östlichen Europa's auf diesem Wege am schnellsten und sichersten mit Schweden und Norwegen in Communication gebracht werden kann, insoweit nicht etwa eine Dampfschiff-Verbindung zwischen Stockholm und Danzig oder Riga in Zusammenhang mit Eisenbahnen darin beschränkt. *)

6) Alle diese Vortheile werden aber bedingt durch eine regelmäßige, tägliche Dampfschiff-Verbindung zwischen Ystad (oder resp. im Sommer Helsingborg) und Stralsund, das ganze Jahr hindurch. Dabei tritt freilich der Winter und Eisgang als ein Hinderniß entgegen, das aber durch Schrauben-Dampfschiffe hier am leichtesten beseitigt werden kann. Die Schwierigkeit ist auch keineswegs so erheblich, daß die Fortdauer der bisher gehegten Scheu gegen die Winterfahrt gerechtfertigt wäre. Die Schraubenschiffe sind weit weniger bedenklich als die Räderschiffe, deren Schaufeln dem Befrieren und der Beschädigung durch Eisschollen mehr ausgesetzt sind. Die Schwierigkeit der Winter-Passage ist jedenfalls zwischen Ystad und der rügenschen Küste geringer als in den Belten, wo Treibeis gedrängter, heftiger und gefährlicher. Der Hafen von Ystad ist in der Regel den ganzen Winter hindurch vom Eise frei, und wenn auch das Binnenwasser bei Stralsund in harten Wintern die Schifffahrt auf eine kurze Zeit hemmt, so bietet die Küste von Rügen für Schrauben-Dampfer mehrere Landungspunkte, die in der Regel den ganzen Winter hindurch benutzt werden können. Jedenfalls ist das einmalige Abgehen und Anlanden hier weit weniger bedenklich und gefährlich, als das dreimalige bei den Sund- und Belt-Fahrten; eben deswegen würde eine entschiedene Unmöglichkeit des Landens hier seltener eintreten als dort, — also kann hier die Communication auch regelmäßiger durchgeführt werden, und hierauf kommt es besonders an. Diese Möglichkeit beruhet hier auch darauf, daß bei südlichen und östlichen Winden die westliche Küste Rügens, die Libber Bucht, vom Eise frei bleibt oder wird, indem das Eis abgetrieben wird, und andererseits nördliche und westliche Winde das Anlanden bei Mönchgut begünstigen. Da die Fahrt von Ystad ab in etwa 6, nach Mönchgut höchstens 8 Stunden, also in Tageszeit gemacht werden kann, so wird ein erfahrener Führer des Dampfschiffs schon beim Abgange wissen, wo er diesseit den Landungs-Punkt zu nehmen habe, und man kann bei tüchtigen Schiffen und Schiffern es wohl als Regel ansehen, daß die tägliche Communication den ganzen Winter hindurch möglich sei; nur in seltenen, sehr harten Wintern, und dann bei ungewöhnlichem Zusammentreffen ungünstiger Umstände, wird eine Störung — eine Unmöglichkeit eintreten, wie dergleichen z. B. selbst auf Eisenbahnen bei Schneefall, Ueberschwemmung u. dgl. auch vorkommt, und im Allgemeinen nicht berücksichtigt werden kann; die allgemeinen regelmäßigen Vortheile dieser Linie werden dadurch im Verhältniß eher gesteigert als vermindert.

7) Allerdings fordert der Zweck eine energische Einrichtung; es scheint nöthig, für die Station — sowohl für Sommer als Winterfahrt — drei tüchtige, aber nur mäßig große Schrauben-Dampfer zu halten, etwa von 80 Pferdekraft, mit höchstens $8\frac{1}{2}$ Fuß Tiefgang, damit sie nicht nur

*) Muß Schnellpost genommen werden, so sind sechs bis acht Stunden mehr erforderlich.

*) Diese Beschränkung ist aber noch sehr bedingt; die Fahrt von Stockholm p. Dampfschiff, etwa 80 Meilen, würde gewiß 35 Stunden durchschnittlich erfordern.

Dagegen hätte man p. Eisenbahn von Stockholm nach Ystad, à 6 Meilen p. Stunde ..... $14\frac{1}{2}$ Stunden,
von Ystad bis Stralsund p. Dampfschiff .. 8 „
von Stralsund (p. Eisenbahn) nach Stettin 4 „
von Stettin bis Kreutz-Dirschau-Danzig ... $8\frac{1}{2}$ „
also für diese weit sichere Reise auch nur ..... 35 Stunden nöthig, und da die Geschwindigkeit p. Eisenbahn sehr leicht auf 8 Meilen p. Stunde zu steigern ist, so würden hier dann noch etwa sechs Stunden Vortheil zu gewinnen und jedenfalls im Winter nur über Stralsund bis selbst nach Rußland hin die Communication regelmäßig am schnellsten zu beschaffen sein.

im Sommer bei niedrigstem Wasserstande das nördliche Stralsunder Fahrwasser benutzen, sondern auch im Winter der Küste möglichst nahe gehen können. Sie müssen von tüchtiger Construction und durch Extra-Holzbekleidung gegen Eisschollen geschützt sein. Die Besatzung muß aus kräftigen, in der Ostsee erfahrenen Seemännern bestehen; diese Erfahrenheit ist hier namentlich für den Schiffer und Steuermann weit wichtiger als die höhere Nautik; das auf Erfahrung begründete practische Urtheil kräftigt die Entschlossenheit und hat für die Winterfahrten einen weit größeren Nutzen als wissenschaftliche Bildung. Die Fahrzeuge müssen auch für Segel benutzbar sein; das Inventarium muß möglichst tüchtig und besonders alle Landungsgeräthschaften sollten reichlich vorhanden sein, sowohl am Bord der Schiffe als auf den Landungsstellen, wo auch zweckmäßige Vorkehrungen und vor Allem auch tüchtige Hülfspersonen nicht fehlen dürfen, — dann wird man die regelmäßige Communication hier für besser gesichert halten müssen als auf der Linie durch Dänemark.

8) Man wird vielleicht den Kostenpunkt bedenklich finden; doch ist wohl anzunehmen, daß preußischen Post-Behörden die Ueberzeugung nicht fehlen könne, daß die Erwerbung des ganzen oder fast ganzen Post- und Reise-Verkehrs von Schweden und Norwegen nach und von Deutschland u. s. w. — mit beständiger Steigerung, ohne Erhöhung der Ausgaben — auch große Kosten tragen könne. Rechnet man aber hinzu, daß die allgemeinen Handels-, Gewerbs- und Staats-Interessen zunächst von drei Königreichen dabei betheiligt sind, und Preußen daneben noch eine Reihe anderer Staaten — namentlich auch den ganzen deutschen Zollverein — zu vertreten hat, so kann die Unterhaltung von drei Dampfschiffen und die der sonst nöthigen Einrichtung in Betreff der Kosten ernstlich wohl kaum in Betracht kommen, auch wenn ein erheblicher Jahreszuschuß in den ersten Jahren nothwendig würde; das Interesse der zunächst liegenden preußischen Landestheile und Eisenbahnen dürfte denselben allein schon rechtfertigen.

Vielleicht könnten diese Dampfschiffe und ihre Bemannung unter gewissen Bedingungen eine beständige Uebungs-Escadre für die preußische Kriegs-Marine bilden und im Kriegsfalle dieser mit Nutzen sofort angeschlossen werden.

9) Die Wichtigkeit der Post- und Reise-Verbindung mit Schweden und Norwegen über Stralsund würde aber noch sehr gesteigert werden, wenn Schweden, nachdem es bereits mit Eisenbahnbau begonnen hat (Oerebro-Köping), zu dem Entschlusse käme, eine Haupt-Staats-Eisenbahn von Stockholm auf Ystad oder Helsingborg — vielleicht über Jonköping mit Abzweigung nach Gothenburg — zu bauen.

Freilich kann es zur Zeit fraglich scheinen: ob, bei der noch immer verhältnißmäßig geringen Bevölkerung Schwedens und seinem noch schwachen innern Verkehr, die Anlage einer Eisenbahn, die nach Ystad oder Helsingborg eine Länge von etwa 60 schwedischen oder 88 preußischen Meilen erhalten, also etwa der preußischen Ostbahn von 92 oder der Petersburg-Moskau-Bahn von (607 Werst) = 87 preußischen Meilen ähnlich — für die Finanzkräfte Schwedens nicht ein zu großes Unternehmen sein würde, besonders da viele seiner bedeutenden Städte an der Küste liegen, durch Seeverkehr begünstigt sind und im Innern z. B. wenig Güterbewegung für Eisenbahn erwartet werden kann? — Doch wird man hierüber diesseits nicht zu leicht urtheilen können und die Beantwortung jener Frage wohl Schwedens »Guten Männern« überlassen müssen. Indessen kann hier wohl daran erinnert werden, daß Schweden doch auf seine Landstraßen weit eher mehr Kräfte und Kosten verwendet hat, als Deutschland auf seine Chausseen, und auch daran: daß Schweden, bei Ueberfluß an Eisen und Holz, auch wohlfeilem Arbeitslohn, eine Eisenbahn weit billiger bauen kann, als es irgendwo möglich sein dürfte, und schließlich wird Jeder, der die Felsendocken von Carlscrona, die Trolhätta-Schleusen, den Götha-Canal und mehr dergl. in Schweden gesehen hat, nicht leicht einen Zweifel aufkommen lassen an der Leistungsfähigkeit der Nationalkraft dieses Landes, die ja auch anderweitig in Deutschland durch Gustav Adolph und Karl den Zwölften näher bekannt geworden ist.

Die hohe Staats- und politische Wichtigkeit einer directesten Verbindung zwischen Stockholm und Berlin, die (bei 8 Meilen Geschwindigkeit per Stunde) von Stockholm bis Ystad 11, für die Ueberfahrt nach Stralsund 8, dann per Eisenbahn nach Berlin 4, im Ganzen also nur 23 Stunden fordern würde, kann einer weiteren Nachweisung nicht bedürfen.

Nachschrift. Die Concession für eine directe Berlin-Stralsunder Bahn über Demmin, (Treptow) Neu-Strelitz ist nach authentischen Nachrichten jetzt erfolgt; es liegt demnach schon sehr nahe, daß die wahren Interessen der Berlin-Stettiner Bahn und ihrer Actionaire, der Stadt Stettin und der Stargard-Posener Bahn, in vollster Uebereinstimmung mit Provinzial- und Staats-Interessen, darauf hinweisen, daß es weit angemessener sei, von Stettin über Pasewalk nach Treptow (mit etwa 3 Mill. Thlr.) 12 Meilen zu bauen, als von Passow über Anclam und Greifswald nach Stralsund etwa 23 Meilen, welche mit Einschluß eines Doppel-Geleises von Passow bis Berlin kaum mit 8 Mill. herzustellen sein und doch, dem größeren Theile nach, nur eine Concurrenzbahn gegen die Berlin-Stettiner Hauptbahn beschaffen würden.

Andererseits würde eine Verbindungs-Bahn zwischen Demmin und Güstrow, etwa 7 Meilen, für alle Interessen das wünschenswertheste Eisenbahn-Netz zwischen Berlin und der Ostseeküste vervollständigen, mit den geringsten Mitteln und dem günstigen Erfolge, auch für die Verbindung mit Schweden.

In Bezug auf diese tritt die Entwickelung auch schon näher; am 15. Juli hat sich in Lund ein Verein gebildet, der ein Directorium ernannt und Geldmittel zu Vorarbeiten gezeichnet hat, um dem nächsten schwedischen Reichstage eine Staats-Eisenbahn von Stockholm über Jönköping in Vorschlag zu bringen, mit zwei Mündungs-Bahnen nach Malmoe und nach Ystad; dabei wird eine Dampfschiff-Verbindung zwischen Malmoe und Kopenhagen beabsichtigt sein, die Berechnung über Helsingborg zwar einige Modification erleiden, aber die Hauptansicht wesentlich nicht verändert.

Die Post- und Reise-Verbindung zwischen Triest und der Ostsee.

In Hübners statistischen Nachrichten (II. Nr. 5. d. J.) ward nachgewiesen: daß die Post- und Reise-Verbindung von Schweden (und Norwegen) mit Deutschland u. s. w. nur über Ystad und Stralsund am sichersten und schnellsten regelmäßig beschafft werden könne.

Eine anderweitige, freilich darin schon begriffene Bedeutung kann die in Aussicht stehende directe Berlin-Stralsunder Eisenbahn gewinnen für die Verbindung des Mittelmeeres mit der Ostsee und Dieses näher zu besprechen, dazu ist eine öffentliche Veranlassung gegeben worden.

In der General-Versammlung der Actionaire der Oberschlesischen Bahn, in Breslau, worin vor Kurzem der Bau einer Breslau-Posener Verbindungsbahn beschlossen worden ist, ward als ein Motiv dafür hervorgehoben und mit besonderem Beifall begrüßt: »Die Breslau-Posener Bahn werde die nächste (schnellste) Verbindung zwischen dem mittelländischen Meere und der Ostsee eröffnen.

Es kann hier nun nachgewiesen werden, daß eine solche Behauptung nur bedingungsweise richtig sei und im Wesentlichen eigentlich nicht; d. h. wenn das schnellere und sichere Erreichen der jenseitigen Ostsee-Küste als Hauptsache anerkannt wird.

*

Die hierüber entscheidenden thatsächlichen Verhältnisse sind folgende (S. u. A. Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff Cours-Buch. Berlin 1853.):

I. Von Triest über Breslau und Posen nach Danzig:

bis Wien 72 — Breslau 62,5 — Posen 24 — Kreutz 10,8 — Dirschau 36,3 — Danzig 4,2, also im Ganzen bis zur Weichsel: 209,8 Meilen.

Dazu werden erforderlich à 6 Ml. per Stunde 35 Stunden.

Will man aber von Danzig aus den nächsten schwedischen Hafen, Carlscrona, erreichen, so sind für die 48 Meilen Seefahrt per Dampfschiff mindestens erforderlich noch . . . 20 Stunden,

und der Reisende brauchte von Triest bis zur schwedischen Küste . . . . . 55 Stunden.

Wollte man aber von Danzig per Dampfschiff direct nach Stockholm gehen, so würde diese Seefahrt von beiläufig 80 Meilen 35 Stunden fordern *), also noch . . . . . 15 Stunden

und die Reise von Triest bis Stockholm dauerte 70 Stunden.

II. Von Triest über Breslau und Posen nach Stettin:

wie vorsteht bis Kreutz 169,3 — Stettin 15,1 — bis zur Oder also . . . . . 184,4 Meilen,

oder à 6 Meilen per Stunde . . . . 31 Stunden.

Wird dann per Dampfschiff der nächste Hafen in Schweden, Ystad, gesucht, so sind erforderlich etwa **) . . . . . 17 Stunden,

im Ganzen von Triest bis zur Küste Schwedens 48 Stunden.

Der Seeweg von Ystad bis Stockholm, einige 80 Meilen, erfordert per Dampfschiff (wie von Danzig) . . . . . 35 Stunden.

Die Reise von Triest bis Stockholm ist auf diesem Wege zu machen in . . . . . 83 Stunden.

III. Von Triest über Prag, Dresden und Berlin nach Stralsund:

bis Wien 72 — Prag 54 — Dresden 25,5 Berlin 25,2 — Stralsund (Eisenbahn per Strelitz) 28,7 — bis an die Ostsee***) 205,4 Meilen,

wozu erforderlich à 6 Ml. Eisenbahn per St. 34,5 Stunden.

Der nächste Hafen in Schweden, Ystad, ist zu erreichen in . . . . . 8 Stunden,

von Triest b. zur schwedischen Küste im Ganzen 42,5 Stunden,

die Dampfschifffahrt von Ystad b. Stockholm 35 Stunden,

für die Reise von Triest bis Stockholm im Ganzen . . . . . 77,5 Stunden.

Hieraus würde nun hervorgehen:

a) daß für die Reise von Triest bis zur Einschiffung für die Ostsee mit Benutzung der Breslau-Posener Bahn der Weg nach Stettin;

b) für die Erreichung der schwedischen Küste aber der Weg über Berlin und Stralsund der nächste und auch der sicherste sein würde, da hiebei nur 8 Stunden Seefahrt, über Stettin 17 und über Danzig 20 Stunden nothwendig werden;

c) ergiebt sich: daß für die Richtung auf Stockholm und also auch weiter nördlich und nordöstlich, der Weg von Triest über Danzig zu nehmen sein würde; für das westliche Schweden und Norwegen behielte aber der Weg über Stralsund um so mehr den Vorzug, da die kürzere See-Reise diesen noch erhöhet.

*) In Nr. 359. der Ostsee-Zeitung wird von dem sehr empfohlenen Dampfboot „die Ostsee" gerühmt, daß es die Fahrt von 72 Meilen bis Königsberg gewöhnlich in 36 Stunden mache.

**) Nach dem Coursbuche 16—18 Stunden.

***) Stralsund ist der einzige preußische Ostseehafen, der unmittelbar am Salzwasser der Ostsee liegt u. auch der nächste am Sunde f. Berlin, ganz Deutschland, Triest u. d. Mittelländische Meer.

Man kann gegen diese Aufstellung allerdings einwenden, daß die Verbindung zwischen Stettin und Stockholm per Dampfschiff direct schneller zu beschaffen sei und der neue Schnelldampfer »Nagler« die Fahrt von Stettin bis Stockholm in 36 Stunden machen könne, d. h. 3 deutsche Meilen per Stunde; für die Vergleichung würde man dann aber auch die andern Dampfschiff-Linien nach dieser Geschwindigkeit zu berechnen haben und das Verhältniß käme wie folgt zu stehen:

Zu I. von Triest über Posen bis Danzig 35,
von Danzig p. Dampfschiff n. Stockholm, 80 Meilen, à 3 27,
zusammen 62 Stunden.

Zu II. von Triest über Posen nach Stettin 31,
von Stettin bis Stockholm (106 Meilen) 36,
» 67 »

Zu III. von Triest über Berlin nach Stralsund 34,5,
von Stralsund bis Stockholm (101 Meilen) . . . 33,5,
» 68 »

Hiebei hätte nun das am östlichsten gelegene Danzig freilich einen Vorzug von etwa 8 bis 10 pCt. Ersparung an Zeit gegen Stettin und Stralsund, diese aber zeigen unter sich eine sehr geringe Verschiedenheit, weil Stettin, tiefer südwärts belegen, noch einige Meilen weiter von Stockholm entfernt liegt als Stralsund.

Es kömmt aber hier sehr wenig auf so geringe Verschiedenheiten der Haupt-Dampfschifffahrts-Verbindungen an, wenn man den regelmäßigen Post- und Reise-Verkehr und etwa den Transport werthvoller Güter im Auge hat, worauf überhaupt für den Verkehr von Triest nach der Ostsee nur Rücksicht genommen werden kann; denn diese längeren Dampfschiff-Verbindungen mit Schweden können nur für höchstens sechs Sommermonate, vom Mai — October einschließlich, benutzt werden und ihre Wohlfeilheit — gegen Eisenbahn-Verbindung — wird durch längere Zeitdauer und höhere Assecuranz — oder größere Gefahr wieder aufgehoben, sogar eine Vertheuerung.

IV. Wird aber Eisenbahn-Verbindung auch in Schweden vorausgesetzt, so würde sich für die Reise von Triest bis Stockholm das Verhältniß stellen wie folgt (bis 6 M. pr. Stunde)

Zu I. von Triest über Posen und Danzig bis Carlscrona 55,
von Carlscrona bis Stockholm = 72 M., Eisenbahn, in 12,
sind 67 Stunden.

Zu II. von Triest über Posen und Stettin bis Ystad . . 48,
von Ystad bis Stockholm = 88 Meilen, Eisenbahn . 15,
sind 63 Stunden.

Zu III. von Triest über Berlin und Stralsund bis Ystad . . 42,5,
von Ystad bis Stockholm = 88 Meilen, p. Eisenbahn 15,
sind 57,5 Stunden.

Da nun hiernach der Weg über Stralsund bis zur schwedischen Küste unter allen Umständen, und eventuell sogar bis Stockholm, demzufolge auch für ganz Schweden der kürzeste, sicherste und regelmäßigste von Triest her sein würde, so ist die Breslauer Behauptung: daß die Bahn nach Posen die nächste Verbindung zwischen dem Mittelländischen Meere und der Ostsee eröffnen werde, nicht unbedingt richtig und der gleichzeitig in Aussicht stehenden directen Berlin-Stralsunder Eisenbahn ein wohlbegründeter Anspruch auf Concurrenz, ja Vorzug nicht wohl zu versagen.

Stralsund, im August 1853. A. T. Kruse.

Druck der Königl. Regierungs-Buchdruckerei zu Stralsund.

Post- und Reise-Verbindung

zwischen

dem Mittelländischen Meere und der Ostsee.

(Separat-Abdruck aus Nr. 214., 215. und 216. der „Stralsunder Zeitung.")

Nur vor Kurzem ward, in Bezug auf die Berlin-Stralsunder directe Eisenbahn, die Verbindung zwischen Triest und der Ostsee besprochen, und schon ist Veranlassung gegeben näher zu prüfen in wie weit das Mittelländische Meer bei einer solchen Verbindung als betheiligt und begünstigt erscheinen könne? Es ist nämlich das Project einer Verbindung der rheinischen und süddeutschen Bahnen über Basel nach Genua so ernstlich aufgetreten, daß man jetzt schon beschäftigt ist genau zu ermitteln: auf wieviel Meilen und wo am vortheilhaftesten der St. Gotthard durchzuminiren oder der Lukmanier zu übersteigen sei; wenn aber die etwa 50 Meilen von Genua bis Basel beschient sind, dann ist die Eisenbahn-Verbindung mit der Nord- und Ostsee schon vollbracht und am Bahnhofe zu Genua werden Billette gelöset nach Paris, Calais, Amsterdam, Bremen, Hamburg, Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund (in Aussicht), Stettin, Danzig, Königsberg, auch wohl über Warschau nach St. Petersburg; gleichzeitig wird man dort auch die Frage zu beantworten haben: Wie erreicht man von Genua her Schweden, Norwegen, Dänemark, oder die Hauptverkehrs-Städte Kopenhagen, Stockholm, Gothenburg, Christiania und Bergen am schnellsten? Aber auch umgekehrt, wird man an den Küsten der Ost- und Nordsee dann oft die Frage zu stellen haben: ob Triest oder Genua für die Verbindung mit dem Mittelländischen Meere zu wählen sei. In letzterer Rücksicht mag es hier genügen darauf hinzuweisen: daß Triest nur denjenigen Theil des Mittelländischen Meeres und dessen jenseitige Küsten in Anspruch nehmen kann, der im Süden und Osten des adriatischen Meeres liegt; es wird also die Communication mit Alexandrien, Smyrna, die ganze Levante mit Konstantinopel und dem schwarzen Meere, für einen großen Theil seines nördlichen Hinterlandes vorzugsweise beherrschen, in Alexandrien aber, für die Communication mit dem rothen Meere und dem indischen Ocean, schon die Concurrenz Genua's zu gewärtigen haben, mit allem Zuzug, den dieser Hafen aus dem östlichen Frankreich einschließlich Lyon und Paris, aus England, Belgien, Holland und dem westlichen und nördlichen Deutschland, mit Dänemark, Norwegen und Schweden an sich ziehen wird und zwar ganz gewiß für alle Theile und Küsten des Mittelländischen Meeres westlich von Malta.

Wenn man nun dieses Communications-Gebiet im Norden und Süden Genua's überschauet: die Küsten Frankreichs, Spaniens, Afrika's; Sicilien — Neapel — Italien und Sardinien — und im nördlichen Hinterlande fast alle Herzpunkte des civilisirten Europa's, so wird man sich von dem möglichen Verkehr einer solchen Eisenbahn-Verbindung kaum eine zu große Vorstellung machen können, jedenfalls aber nicht weiter darüber staunen, daß man die Durchminirung der Alpen lieber unternimmt als — nach dem Beispiele an dem Sömmering auf der Straße nach Triest — die Berggipfel überbauet. Quälen wir uns aber nicht mit der Sorge, wo das Geld herkomme zu solchen Riesenunternehmungen; wir wissen ja: daß die Goldklumpen aus Kalifornien und Australien, dort durch Arbeit gewonnen, in Europa zu „Arbeiten" umgeschmelzen — verwerthet — werden und nach dem, was wir in Eisenbahnbauten schon selbst erlebt haben, nachdem wir sehen und schwarz auf weiß, in controllirten und revidirten Jahres-Rechnungen dargethan, ja in den Tages-Coursen der Actien handgreiflich beglaubigt wissen, daß alle preußische Eisenbahnen im Durchschnitt über vier pCt. Zinsen abwerfen, — nach diesem Allen müssen selbst die Layen und Ungläubigsten endlich zu der Ueberzeugung kommen, daß das in Eisenbahnen angelegte Kapital dann gewiß kein verschwendetes sei, wenn bei deren Anlage mit sorgsamer Umsicht verfahren, auf Zukunft die nothwendige Rücksicht genommen und nicht etwa, wie es ja früher nicht nur öfters geschehen ist, sondern fast bei jedem neuen Unternehmen auch jetzt noch verlangt zu werden pflegt, wegen kleiner Sonder-Interessen der Hauptzweck vergessen und gestört wird. — —

Wenn aber die Prüfung der Zukunft einer anzulegenden Eisenbahn als eine empfehlenswerthe Pflicht erscheinen muß, so ist es wohl nicht ganz müßig, hier die Beziehung einer Berlin-Stralsunder Bahn zu dem Eisenbahn-Bau zwischen Genua und Basel näher zu erörtern und zwar möge die Beantwortung jener Frage versucht werden: auf welchem Wege wird der in Genua an den Bahnhof kommende Reisende Kopenhagen oder Schweden, Norwegen und was dem anhängig, am schnellsten erreichen können? In der richtigen Beantwortung dieser Frage ist dann auch die Entscheidung über den Güter-Verkehr hin und her, so wie über allen Verkehr zwischen dem von Genua abhängigen Theile des Mittelmeeres und dem größeren Theile der Ostsee mit enthalten; auch Norwegens.

Wir haben dafür, als die zur Zeit geradeste Eisenbahn-Linie folgende Aufstellung zu machen:

Von Genua bis Basel (vorläufig zu schätzen) 50 Meilen; von Basel bis Heidelberg, nach dem Coursbuche, $33,_{75}$; von Heidelberg bis Frankfurt a. M. desgl. $11,_{70} = 95,_{45}$ Meilen.

Dann A. Für die Fahrt nach Kopenhagen:

I. Ueber Hamburg: bis Frankfurt a. M. $95,_{45}$;

von Frankfurt a. M. nach Kassel 27, von Kassel bis Hamm ($17,_{6}$, Warburg-Paderborn $5,_{5}$) 23, von Hamm bis Harburg $46,_{05}$, von Harburg bis Hamburg 1. Von Genua

bis Hamburg 192,$_{50}$, von Hamburg bis Kiel 14,$_{50}$. Summe der Eisenbahnmeilen 207,$_{00}$.

Rechnet man davon 6 per Stunde, so sind es 34,$_{50}$ *) und von Kiel per Dampfschiff nach Kopenhagen 13,$_{50}$; also erfordert die Fahrt von Genua bis Kopenhagen = 48 Stunden.

II. Ueber Lübeck a) bis Hamburg:

Wie vorsteht 192,$_{50}$, von Hamburg bis Lübeck 12,$_{60}$; Eisenbahnmeilen 205,$_{10}$.

Oder à 6 Meilen per Stunde 34,$_{18}$, von Lübeck nach Kopenhagen 13,$_{82}$ ..... = 48 Stunden.

Ueber Lübeck b) p. Magdeburg und Wittenberge:

Von Genua bis Frankfurt a. M. 95,$_{45}$, von Frankfurt a. M. p. Erfurt nach Magdeburg 64,$_{75}$, von Magdeburg nach Wittenberge 14,$_{20}$, von Wittenberge nach Hagenow 8,$_{70}$. = 183,$_{10}$, von Hagenow nach Lübeck 12,$_{50}$; Eisenbahn-Meilen 195,$_{60}$.

à 6 Meilen p. Stunde, sind 32,$_{60}$, von Wismar bis Kopenhagen p. Dampfschiff 13,$_{82}$, von Genua p. Magdeburg und Lübeck nach Kopenhagen also ..... = 46,$_{42}$ Stunden.

III. Ueber Wismar:

Von Genua über Frankfurt a. M., Magdeburg bis Hagenow wie unter **II.b.** 183,$_{10}$, von Hagenow bis Wismar 8,$_{00}$; sind Eisenbahn-Meilen 191,$_{10}$.

Oder à 6 Meilen p. Stunde 31,$_{85}$; p. Dampfschiff nach Kopenhagen à 3 Meilen p. Stunde 12,$_{15}$; also von Genua p. Wismar nach Kopenhagen ..... = 44 Stunden.

IV. Ueber Rostock:

Von Genua bis Hagenow wie unter **III.** 183,$_{10}$, von Hagenow bis Rostock 15,$_{40}$; Eisenbahn-Meilen 198,$_{50}$.

Oder à 6 Meilen p. Stunde bis Rostock 33,$_{08}$, von Rostock nach Kopenhagen p. Dampfschiff 10,$_{92}$, also von Genua bis Kopenhagen p. Rostock ..... = 44 Stunden.

V. Ueber Stralsund:

Von Genua bis Magdeburg, wie unter **II b.** 160,$_{20}$, von Magdeburg bis Berlin 19,$_{60}$, von Berlin bis Stralsund (in Aussicht) 28,$_{67}$; sind Eisenbahnmeilen 208,$_{47}$.

à 6 Meilen per Stunde, bis Stralsund 34,$_{75}$, von Stralsund bis Kopenhagen per Dampf 7,$_{25}$, also von Genua bis Kopenhagen per Stralsund = 42,$_{00}$ Stunden.

VI. Ueber Stettin:

Von Genua bis Berlin, wie unter **V.** 179,$_{80}$, von Berlin bis Stettin 17,$_{20}$; Eisenbahnmeilen 197,$_{70}$.

à 6 Meilen per Stunde: bis Stettin 32,$_{95}$, von Stettin nach Kopenhagen per Dampfschiff 14,$_{00}$, also von Genua bis Kopenhagen per Stettin ..... = 46,$_{95}$ Stunden.

Es ist wohl klar, daß weiter östlich gelegene preußische Häfen für die Verbindung Genua's mit Kopenhagen nicht benutzbar sein können, daß aber die Richtung auf Stralsund nicht nur an sich nach Stunden schon die vortheilhafteste sein würde, sondern noch besonders deshalb, weil bei dieser Linie die kürzeste Seereise zu machen ist; ein Unterschied, der für Personen und Güter, aber auch für Briefposten erhebliche Bedeutung hat.

---

*) Unter Hinweisung auf einen früheren Artikel „Die Post- und Reise-Verbindung zwischen der deutschen und schwedischen Ostseeküste" (in Hübner's Nachrichten **II. No.** 5. d. J.) sei hier noch bemerkt, daß die Annahme von 6 Meilen per Eisenbahn in der Stunde nicht hoch erscheinen kann, da für Berlin—Köln schon eine ähnliche Geschwindigkeit, per Eilzug, Regel geworden und für Berlin—Wien auch 5½ Meilen per Stunde, einschließlich Aufenthalt, (20 Stunden für 109½ M.) schon angeordnet ist; eine Differenz hat übrigens für die fragliche Vergleichung wenig Bedeutung. Ferner ist zu bemerken, daß hier für Dampfschiff-Fahrten etwa 3 Ml. per Stunde berechnet werden, da einige neuere Schiffe eine solche Schnelligkeit bei günstiger Witterung schon erreichen.

B. Für die Verbindung mit Schweden und Norwegen.

Hierbei ist, mit Rücksicht auf das westliche Schweden mit Norwegen, eigentlich schon dasselbe Verhältniß, was für die Verbindung mit Kopenhagen nachgewiesen steht, anzunehmen, insofern das geradeüberliegende Malmö als Landungspunkt in Schweden angesehen wird, da eine Dampfschifffahrt von Hamburg nach Norwegen bei dieser Vergleichung wohl nicht berücksichtigt werden kann, auch in Betreff der Schnelligkeit der Communication nur bedingungsweise günstiger sein würde.

Besondere Verhältnisse fordern aber unbedingt, daß hier Ystad, an der Südspitze Schonens, der Landungspunkt für Schweden und Norwegen sein muß. (Malmö kann in Frage kommen, aber wohl nur für die Verbindung zwischen Stockholm und Kopenhagen; für die deutsche Küste ist es im Winter nicht benutzbar.)

Es ist nämlich 1) schon anderweitig zur Genüge dargethan, daß die regelmäßige Post- und Reise-Verbindung zwischen der deutschen und der schwedischen Küste nur auf dem kürzesten Seewege von Stralsund nach Ystad beschafft werden kann, da hierbei auf Winterzeit Rücksicht genommen werden muß.

2) ist, wenn Eisenbahn-Verbindung vom mittelländischen Meere bis zur Ostsee in Frage steht, gleichzeitig vorauszusetzen: daß auch Schweden und Norwegen für die Hauptrichtungen ihres Post- und Reise-Verkehrs ebenfalls binnen Kurzem Eisenbahnen beschaffen werden, die dann von Ystad, sowohl ost- als nord- und westwärts, vorzugsweise für den Verkehr von der deutschen Küste her, den größten Nutzen gewähren können.

Dieses zugegeben, so finden wir nach **A.**:

I. Für die Reise von Genua nach Hamburg und Lübeck **II. a.** nöthig 34,$_{18}$, von Lübeck bis Ystad per Dampfschiff 13,$_{82}$, also von Genua bis Ystad per Hamburg = 48 Stunden.

II. Desgleichen bis Lübeck **b.** über Magdeburg 32,$_{60}$, von Lübeck bis Ystad per Dampfschiff 13,$_{82}$, also von Genua bis Ystad über Lübeck ..... = 46,$_{42}$ Stunden.

III. Desgleichen bis Wismar 31,$_{95}$, von Wismar bis Ystad per Dampfschiff 12,$_{15}$, also von Genua bis Ystad über Wismar ..... = 44,$_{00}$ Stunden.

IV. Desgleichen bis Rostock 33,$_{08}$, von Rostock bis Ystad 9,$_{92}$, also von Genua bis Ystad über Rostock = 43,$_{00}$ Stunden.

V. Desgleichen über Stralsund per Magdeburg und Berlin 34,$_{75}$, von Stralsund bis Ystad per Dampfschiff 6,$_{25}$, also von Genua bis Ystad per Stralsund .. = 41,$_{00}$ Stunden.

VI. Desgleichen über Stettin per Magdeburg und Berlin bis Stettin 32,$_{95}$, von Stettin bis Ystad (33⅛ Meilen) 11,$_{05}$, also von Genua bis Ystad über Stettin .. = 44 Stunden.

Es ergiebt demnach diese Zusammenstellung wieder deutlich genug, daß auch von Genua her die Verbindung des Mittelländischen Meeres mit der Ostsee und den jenseitigen Küsten derselben

1) am schnellsten beschafft werden kann über Stralsund;
2) auch am regelmäßigsten und sichersten; theils wegen Kürze der Seefahrt an sich, theils aber auch eben deshalb, weil die Communication hier auch im Winter am wenigsten gestört wird; *)
3) ist auch für Dampfschiff-Verbindung mit allen östlichen, selbst den russischen Häfen der Ostsee, der Hafen von Stralsund in Betreff der Entfernung (und folglich auch der Schnelligkeit) mit Stettin vollkommen gleichbefähigt und in der Sicherheit und Regelmäßigkeit insofern begünstigt, als im Binnenwasser und der Oder vor Stettin das Eis die Schiff-

---

*) Daß eine andere Möglichkeit für Winter-Communication durch Holstein, über zwei Belte und den Sund, besonders in der Schnelligkeit, aber auch in der Sicherheit, gegen die über Stralsund nach Ystad zurückstehen müsse, ist schon in Hübners „Nachrichten" **II.** 5. d. J. gezeigt worden.

fahrt länger verhindert, als das salze, bewegtere Fahrwasser bis in den Hafen von Stralsund es zuläßt.

Bei Untersuchung dieser Verhältnisse drängt sich eine allgemeine Bemerkung, von erheblicher Bedeutung für die Anlage von Haupt-Eisenbahn-Linien, so entschieden auf, daß sie nicht füglich übergangen werden kann.

Wenn man die bisher in Deutschland beschafften Eisenbahn-Anlagen auf der Karte überschauet, so vermißt man noch immer einen allgemeinen Plan für die entschiedensten Hauptrichtungen des Verkehrs, besonders vom Süden nach dem Norden. Welche Umwege hat der Verkehr von Triest bis Berlin und Stralsund zu machen? Wir haben auf den bestehenden (und in Aussicht stehenden) Eisenbahnen, über Wien, Prag und Berlin 205,4 Meilen ermittelt; die gerade Linie mißt kaum 130 Meilen. Von Genua bis Stralsund waren hier zu berechnen 208,47 Meilen; die gerade Linie würde nur etwa 155 erfordern. Zwar haben zeither die Rücksichten auf einzelne Städte, aber auch auf entgegenstehende Terrain-Schwierigkeiten, zu bedeutenden Abweichungen gedrängt, allein schon erzwingt das Bedürfniß des Verkehrs sich für die allgemeine Hauptbewegung den geradesten Weg. Die bei der Anlage zwischen Rücksichten auf Städte schwankende Anhaltsche Bahn, konnte einerseits die Potsdam-Magdeburger, andererseits die Jüterbogk-Riesaer Anlage nicht hindern, und Leipzigs Verkehr dringt noch auf geradere Verbindung. Der Umweg der Ostbahn über Stettin ist nicht zu erdulden. Der große Umweg zwischen Wien, Prag, Berlin, wird beseitigt werden müssen, wenn Oesterreichs Annäherung zu dem Zollvereins- und freierem Handelssystem des nördlichen Deutschland die unwiderstehliche Ausdehnung eines wachsenden Samenkorns gewinnt, und der Handel von Triest, der den Sömmering mit Locomotiven übersteigt, wird sehr bald geradere Wege suchen und schaffen, um sich wenigstens in Prag die Concurrenz mit Nord- und Ostsee zu sichern, weiter bis zur Ostsee und drüber hinaus ausdehnen zu können.

Bricht der Verkehr vom Mittelländischen Meere über Genua sich Bahn durch den St. Gotthard oder über den Lukmanier, so wird er die Umwege im Norden, welche von Frankfurt a. M. über Guntershausen und Hamm oder Erfurt sowohl nord- als ostwärts den Weg erschweren, auch wohl beseitigen und schwerlich seinen Gang nach Hamburg über Cöln wählen.

Wenn aber sowohl Triest als Genua sich mächtig rüsten, um mit ihrem Verkehr zur Ostsee zu dringen, so sollte man hier bei neuen Eisenbahn-Anlagen wohl Bedacht nehmen, demselben in der günstigsten Richtung entgegen zu kommen und wenn dargethan ist: daß für die Verbreitung des bezeichneten Verkehrs in und jenseits der Ostsee kein günstigerer Hafen-Punkt zu finden sei, als Stralsund, so folgt daraus wohl unbestreitbar: daß auch aus diesem gewiß erheblichen Grunde, der in Aussicht stehenden Berlin-Stralsunder Bahn die gradeste Richtung gegeben werden müsse.

Bemerkenswerth ist wohl, daß vor etwa 6—700 Jahren, als der Handelsverkehr von Italien — Venedig und Genua — her auch den Weg zur Ostsee suchte, thatsächlich denselben auch eben so fand, als wie es jetzt nach obiger Aufstellung geschehen ist.

Hamburg befriedigte nicht, — Lübeck, 1156 begründet, schwang sich in dem Verkehr mit Wisby und Novgorod schnell empor, bald folgte Wismar und Rostock, aber das 1209 begründete Stralsund hob sich gegen die früher erstarkten Nachbarstädte noch schneller und nahm sogar im 14ten Jahrhundert die Spitze. Die Hanse blieb aber an der Ostsee nur so lange in Kraft, bis der Schifffahrtsverkehr den Landhandel vom Süden her überwand und der Transitverkehr der Ostseestädte seine erkämpften Privilegien im 16. Jahrhundert verlor. Jetzt überwältigen die Eisenbahnen schon vielfältig wieder den See-Transport; Triest und Genua mögen bald mit Locomotiven selbst den Küsten der Ostsee manche Güter schneller, gewiß aber auch billiger liefern können als per Schiffsfracht, die in manchen Fällen soviel Wochen Zeit fordert, als die Locomotive Stunden braucht; jetzt also kann die geographische Lage Stralsunds wieder eine ähnliche Bedeutung für die Ostsee gewinnen, als vor 600 Jahren.

C. Es kann aber, wenn die Ueberschreitung des Lukmanier-Berges beliebt und etwa von Kempten auf Mailand und Genua gebaut würde, die Verbindung durch die baierisch-sächsische Staatsbahn in Frage kommen, und man hätte dann

I. Zwischen Genua und Stralsund:

von Genua bis Kempten (nach vorläufiger Schätzung) 60, von Kempten bis Augsburg 13,75, von Augsburg, über Nürnberg und Bamberg, bis Hof 48,50, von Hof bis Leipzig 22,10, von Genua bis Leipzig ..... = 144,35 Meilen, von Leipzig bis Berlin 29,40, von Berlin bis Stralsund 28,67, Eisenbahn-Meilen 202,42; (statt 208,47 über Frankfurt a. M. und Cassel);

à 6 Meilen 33,74 Stunden, per Dampfschiff nach Kopenhagen 7,25, im Ganzen ..... 40,49 Stunden,

und Stralsund (auch Stettin) gewönne auf diesem Wege gegen Hamburg, Lübeck, Wismar und Rostock noch reichlich eine Stunde Zeit (also auch Ersparung an Kosten!)

II. Diese Linie würde z. B. noch die vortheilhaftere sein für alle preußischen Ostseehäfen östlich von Stralsund, z. B.

Von Genua nach Danzig: a. (über Breslau) bis Leipzig wie oben 144,35, von Leipzig bis Breslau 50,30, von Breslau bis Posen 24,00, von Posen bis Kreutz 10,80 per Dirschau nach Danzig 40,50 = 269,95 Ml. oder

b. Von Genua bis Berlin wie unter I. 173,75, von Berlin bis Kreutz (in Aussicht) 30,00, von Kreutz bis Danzig, wie versteht 40,50 = 244,25 Ml., wogegen

c. die Linie von Genua über Basel und Frankfurt bis Berlin 179,80, von Berlin bis Danzig, wie versteht, 70,50 = 250,30 Meilen fordern würde.

Und hier dürfte sich klar ergeben, daß eine Breslau-Posener Bahn gewiß keine Aussicht habe, künftig den Verkehr zwischen dem Mittelländischen Meere und der Ostsee auch nur für die preußische Küste zu vermitteln, da dieser Verkehr unter allen Umständen über Berlin, entweder nach Stralsund und Stettin oder per Ostbahn gehen würde.

Es mag hier auch am Orte sein, der Frage näher zu treten: ob denn überhaupt ein Eisenbahn-Verkehr zwischen dem Mittelmeere und der Ostsee — in Betreff der Kosten — von einiger Bedeutung erwartet werden könne?

Zunächst haben wir hier nur den Post- und Reise-Verkehr besprochen und glauben voraussetzen zu dürfen, daß dafür ein Nachweis nicht nöthig sei. In Betreff des Güter-Verkehrs ist aber Mancherlei zu erwägen:

1) Die Seefracht aus dem Mittelländischen Meere nach den preußischen Häfen der Ostsee. Diese kann sehr verschieden sein. Man wird für ein Beispiel von Genua oder Triest, auch von Livorno oder Marseille nach Stettin, wohl annehmen können — mit Einschluß der Assurance — 1 Thlr. pro Centner.

2) Die Eisenbahnfracht: Jetzt wird allgemein für Güter etwa 4 Pf. per Centner und Meile gerechnet; bei weniger werthvollen Artikeln begnügt man sich mit 3 Pf. und große Transporte können noch billiger angenommen werden; für Roh-Eisen, Kohlen und dergl. Massengütern hat man schon zu 1½ Pf. per Centner und Meile — mit Nutzen transportirt.

Zu 4 Pf. p. Meile würde man also 1 Ctnr. nur 90 Eisenbahnmeilen für 1 Thaler transportiren können;

zu 3 Pf. schon 120 dergl.,
zu 2 „ schon 180 dergl.
zu 1½ „ schon 240 dergl.

3) ist für die Vergleichung zu beachten: daß die Schiffsfracht die Güter nur bis zur Küste liefert und daß die Waaren, welche von einem Nord- oder Ostseehafen jetzt landeinwärts gehen, nicht nur Fracht, sondern noch erhebliche Nebenkosten zu tragen haben: Fluß- und Sundzoll, Speditionskosten und mancherlei Abgaben. Dieses holt in vielen Fällen so viel aus, daß schon bei 4 Pf. Eisenbahnfracht die Concurrenzlinie für die Fracht in Berlin und gleich entfernte Ortschaften eintreten wird. Rechnet man nun

aber dazu die Schnelligkeit und Sicherheit des Transports, auch in Bezug auf Kapitalauslage und Conjunctur, auf Beschädigung und Verderb, so reicht bei 3 Pf. Eisenbahnfracht die Concurrenz derselben mit der Seeschiff-Fracht weit hinaus über die Küstenstädte der Ostsee, nach Dänemark, Schweden und Norwegen hinein, ja nach den Küstenstädten des finnischen und bothnischen Meerbusens.

4) Freilich tritt eine solche in Aussicht stehende Verkehrsentwickelung für den Güter-Transport ganz gewiß nicht plötzlich im großen Umfange ein; es können auch Transiterschwerungen der, namentlich auf der Linie von Genua zu durchlaufenden, verschiedenen Staaten entgegentreten, aber auch selbst diese würden allenfalls durch Verkehrs-Concurrenz nach und nach beseitigt werden und der Schienenweg-Verkehr wird sich eben so gut Bahn brechen durch solche Schwierigkeiten, als nöthigenfalls durch den St. Gotthard.

So viel dürfte jedoch wenigstens dem Handelsstande schon klar sein, daß die werthvolleren Waaren, die aus dem Süden, Indien und der Levante nach dem nördlichen Europa gehen, sehr bald vorzugsweise den Schienenweg durch Deutschland nehmen werden; dazu gehören: Seide aller Art, seidene und andere feine Manufactur-Waaren, feine Farbe- und Gewürz-Waaren, frische und getrocknete Südfrüchte aller Art, Arzenei-Waaren, Sage, Gummi, (Thee?), Kaffee, Oele, Reis u. s. w. Es läßt sich noch nicht übersehen, in wie weit der Waaren-Zug aus Indien und China, oder dahin mit Produkten und Fabrikaten Europa's (z. B. Zink, Tuch u. s. w.), theils über Bokhara, theils über Persien und Aegypten sich den Häfen von Triest und Genua, und wie bald zuwenden werde, daß aber eine Reaction gegen den Seeweg um's Kap der guten Hoffnung, so wie gegen den durch die Straße von Gibraltar in Aussicht stehe, darüber sind wenige Zweifel zulässig; jedenfalls wird man wohl thun bei neuen Eisenbahn-Anlagen in Deutschland die Möglichkeit vor Augen zu behalten und jede Abweichung von der für solche Möglichkeit etwa in Frage kommenden Hauptrichtung zu vermeiden; bei der Berlin-Stralsunder Bahn war das um so mehr nöthig, als selbst die nächsten Landes-Interessen dies unbestreitbar fordern, deshalb ist denn auch die beantragte und concessionirte Linie, von Berlin über Neu-Strelitz, Demmin und Grimmen nach Stralsund, unbedingt als die richtigste anzuerkennen.

Schließlich sei hier für diejenigen, denen es bei Eisenbahnen auf eine Stunde mehr oder weniger nicht ankömmt, zur genaueren Erwägung bemerkt, daß eine Stunde, insofern sie sechs Meilen Eisenbahn bezeichnet, bei 45,000 Thlr. Einnahme p. Meile (die Berlin-Stettiner Bahn hatte 1852 über 46,600 Thlr. p. Meile) einem Jahresbetrage von 270,000 Thlr. entspricht. Wenn also der ganze in Aussicht stehende Verkehr über Stralsund, statt direct von und nach Berlin $28,_{67}$ Meilen, auf dem angesonnenen Wege über Passow $34,_{15}$ Meilen, also einen Umweg von $5,_{52}$ Meilen zu machen hätte, so wäre das eine unnöthige Belastung desselben von vielleicht 250,000 Thlr. jährlich, und eine solche Ueberbürdung läßt sich der Verkehr nicht gefallen — er sucht sich andere Wege und findet sie auch ganz gewiß.

Stralsund, im September 1853. A. T. Kruse.

Druck der Königl. Regierungs-Buchdruckerei zu Stralsund.