

Neue Lübeckische Blätter.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Inhalt:

Das neue Eisenbahnproject. — Gedanken aus dem Lübecker Naturalienkabinet. — Winte und Wünsche für die Erklärung und Bekämpfung der Cholera-Epidemien in Lübeck. III. — Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Thätigkeit.

Das neue Eisenbahnproject.

Dem Senate liegt, dem Vernehmen nach, ein von einer kühnen Gesellschaft belgischer Capitalisten neu gebildetes, großartiges Eisenbahnproject vor zur unmittelbaren Verbindung Belgiens mit den drei Hansestädten. Antwerpen, mächtigen hanseatischen Andenkens, wie noch das ungeheure Viereck des hanseatischen Hauses daselbst, am günstigsten Punkte des Hafens gelegen und von den drei Straßen rue de Lubec, rue de Hambourg, rue de Brème umgeben, bezeugt; soll der eine Endpunct der Bahn sein: von dort soll sie zum Rheinübergange nach Emmerich geleitet werden, weiter über die Ems bei Rheina, dem Knotenpuncte der westphälisch-ostfriesischen Bahnen, oder bei Lingen, von dort nach Bremen mit Ueberbrückung der Weser, nach Hamburg mit Ueberbrückung der Elbe und endlich direct nach Lübeck oder eigentlich nach Travemünde.

Dies Project kann im Ganzen nur mit großer Freude begrüßt werden. Es zeigt, daß die Augen des Auslandes wieder mehr auf das vergessene, stille Lübeck und seine Weltlage hingelenkt sind und ermuntert uns an dem Glauben festzuhalten, daß unter den Conjunctionen der Jetztzeit die auch von uns vielfach und zuversichtlich verfochtene Ueberzeugung von der möglichen Bedeutung unserer Stadt für den Welthandel; so sehr sie auch mitunter verspottet ist, keineswegs unbegründet

sei. Lübeck ist durch seine Lage noch immer zur commerciellen Beherrschung der Ostsee bestimmt: im innersten Südwestwinkel derselben gelegen, zieht es am natürlichsten sämtliche Fäden der Schifffahrtslinien von allen Häfen des Binnenmeeres in die Travemündung zusammen. Es liegt vor allen Dingen den großen russischen Handelsplätzen und der neuen Hauptstadt des russischen Reiches diametral gegenüber und bildet das geographisch vorbestimmte Ziel für den von dorthier nach dem Westen gerichteten Strom der Reisenden und Waaren. Ebenso ist es umgekehrt das erschaffene Centrum, von dem radienartig die von Westen her aufgestapelte Gütermasse und die Fremdenmenge an die verschiedenen Handelsstädte der Ostsee vertheilt werden können. Hierauf beruhte ebensoviel, wie auf dem Verkehr aus dem innern Deutschland, im Mittelalter die natürlich gegebene Grundlage für die imposante Macht, die durch den unternehmenden Geist unsrer Vorfahren Lübeck als Haupt der Hansa entfaltete. Auch später hat jeder groß gedachte Versuch zur Wiederherstellung des alten Glanzes auf diese solide Basis sich gestützt. Wir wollen nur daran erinnern, welches Gewicht der größte Staatsmann der Neuzeit, der Kaiser Napoleon, auf Lübeck legte, wie er, nicht etwa aus schwärmerischer Verehrung für unsrer Stadt leuchtende Vorzeit, sondern in klarer Erkenntniß ihrer gegenwärtigen Bedeutung, sie seinem Reiche, unbeirrt durch alles gegenwirkende Flehen, einverleibte, um von dort aus das große Ziel der Beherrschung der Ostsee zu erreichen. Sie sollte der erste wohlgezielte Griff der Löwenklaue sein, zum weitern kühneren Sprunge nach Osten. Napoleon nun kannte die Eisenbahnen noch nicht, wohl aber entwarf er, den damals bekannten Mitteln ent-

sprechend, den gleichbedeutenden Plan, die drei Hansestädte unter einander durch einen großen schiffbaren Canal zu verbinden und die vereinigten Einfuhrproducte der Trave-, Elb- und Wesermündung weiter nach Aufnahme der Emslinie, von dem zu einem großartigen Kriegshafen bestimmten Emden her, durch eine Wasserstraße mit Belgien und Frankreich zu verbinden. Auch für den umgekehrten Weg, für die Ausfuhr der französisch-spanischen Producte nach dem Norden, sollte dieser Canal die Hauptverkehrsader werden. Dieses Ziel erstrebt nun auf noch vollkommnere Weise das neue Eisenbahnproject: außerdem daß es an alle großen Erinnerungen unserer Vorzeit anknüpft, ist es auch von der evidentesten practischen Nützlichkeit. Man rechnet, nach den neusten außerordentlichen Anstrengungen der russischen Regierung für Hebung der inneren Communicationen und der Productionsfähigkeit des ungeheuren Reiches, für die Folgezeit auf einen gewaltig vermehrten Abfluß des inneren Reichthums durch die nordischen Häfen und andrerseits auf ein nicht minder wachsendes Bedürfnis nach den Producten Westeuropas. Gelingt es uns, wozu die Gelegenheit sich darbietet, die Hauptmasse dieser neuen Weltgüter hierher zu lenken, uns zum Stapelplatze, wenn auch nur des directen künftigen Verkehrs zwischen St. Petersburg und Paris zu erheben, so haben wir unendlich viel gewonnen. Lassen wir aber die kühnen Unternehmer des Projectes sich nach Kiel oder Rostock wenden, so haben wir uns selbst für lange Zeit vom wirklichen Welthandel ausgeschlossen und uns unberechenbaren Schaden zugefügt, den wir uns nie werden verzeihen können. Alle kleinsten Bedenken müssen diesem großen Interesse gegenüber schweigen: noch einmal fleht uns das günstige Schicksal frei, nachzuholen, was gegen den heftigsten Kampf unserer Blätter vor zwanzig Jahren versäumt ist: weisen wir auch diesmal die dargebotene Hand zurück, wer weiß, wann und ob sie überhaupt je sich wieder ergreifen läßt.

Gedanken aus dem Lübecker Naturalienkabinet.

Nach mehrjähriger Abwesenheit damit beschäftigt, die reichen Schätze unsrer alten trefflichen, leider noch so vielfach verkannten Stadt Lübeck einmal wiederum aufzusuchen, führte mich der Weg auch in die Sammlung naturhistorischer Gegenstände, das Naturalienkabinet.

Ich will nur von vorneherein gestehen, da das Naturalienkabinet nicht gerade zu den gewöhnlichen Sehenswürdigkeiten Lübecks gehört, daß es hier ein ganz besonderes Interesse war, welches mich bestimmte, auch dorthin meine Schritte zu lenken, nämlich: einmal ein wissenschaftliches, zweitens ein patriotisches. Ein patriotisches, indem ich hier ein Institut kennen lernen sollte, das weder die freigebige Hand eines geistvollen, für Bildung und Wissenschaft empfänglichen Fürsten, noch die oberste Behörde einer Stadt ins Leben gerufen, sondern das seinen Ursprung, sein Bestehen einer Gesellschaft von Privatmännern verdankt, die den geistigen Mittelpunkt des Staatsbürgerlebens einer freien Stadt in sich einschließt, — ein wissenschaftliches, indem ich, überhaupt ein Freund aller Arten naturhistorischer Sammlungen, von deren Nutzen überzeugt, einen Besuch derselben nicht gerne veräume und insbesondere den Werth von Lokal-Sammlungen zu schätzen gewohnt bin, die ein Licht über die Natur der Länderstriche, die zu ihnen beizueuten, verbreiten.

Von verschiedenen Seiten dazu aufgefordert, einige Gedanken, die der Besuch des Institutes in mir rege gemacht, zusammenzufassen und auszusprechen, unterziehe ich mich dieser angenehmen Aufgabe mit Vergnügen, in der stillen Hoffnung, durch ein offenes Wort ein neues noch lebendigeres Interesse für dasselbe zu erwecken. Der Standpunct, von dem aus dies geschieht, soll ein rein wissenschaftlicher sein, was ich den Leser ein für allemal fest zu halten bitte. Es fallen unter solchen Umständen natürlich alle weitschweifigen Lobeserhebungen als unnützig und nicht zur Sache gehörig weg, ein ausgesprochener Tadel aber wird zur Aufmunterung, während ein Hinweis auf nothwendige Verbesserungen und Neuerungen schon in sich selbst gerechtfertigt erscheint. Und nun zur Sache.

Ein jeder Mann der Wissenschaft ist von der Ueberzeugung durchdrungen, daß es nur drei Arten naturhistorischer Sammlungen geben kann, die, erhoben über Curiositäten-Sammlungen, von einem unbedingten Werth für die Wissenschaft sind; erstens: allgemeine, umfassende, zweitens: sogenannte Typen-Sammlungen, drittens: lokale. Die allgemeine vereint die Naturkörper aller Länder, aller Zonen in sich, die Typen-Sammlung zeigt die Haupt- und charakteristischen Formen der Naturkörper, die lokale ist eine allgemeine, aber beschränkt auf eine bestimmte, bald enger, bald weiter begränzte Gegend. — Mit den beiden letzteren, die man gewöhn-

Neue Lübeckische Blätter.

Zweiundzwanzigster Jahrgang.

Inhalt:

Das Project einer Eisenbahn zwischen Antwerpen und Travemünde. — Die Revision des Plans der Spar- und Anleihe-Casse. [Schluß.] — Gedanken aus dem Lübecker Naturalienkabinet. [Schluß.] — Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Thätigkeit. Verzeichniß der von der Bibliothek der Gesellschaft angeschafften Werke. [Schluß.] — Vermischtes: Straßenumfug.

Das Project einer Eisenbahn zwischen Antwerpen und Travemünde.

Das lebhafteste Interesse, mit welchem der kaum aufgetauchte Plan einer directen Schienenstraße von der Handelsmetropole Belgiens nach dem südwestlichsten Winkel der Ostsee in allen Kreisen Lübeck's besprochen, mit welchem er auch insbesondere von der Presse aufgenommen worden ist, liefert den Beweis, daß man hier auf's klarste der großen Tragweite dieses Planes und seiner tiefgreifenden Einwirkung auf die Zukunft Lübeck's sich bewußt ist. Man verkennet nicht, daß das Ins-Leben-treten der Bahn in ihrer projectirten Richtung und Ausdehnung, welches für die unternehmende Gesellschaft eine Geldfrage, für die anderen von der neuen Straße berührten Länder und Städte eine Angelegenheit von nur secundärer Bedeutung ist, für Lübeck einen Wendepunkt seiner inneren Geschichte bezeichnen wird, woraus sich denn auch die sonst auffallende Erscheinung erklären läßt, daß, während hier die Sache in Jedermann's Munde ist, bisher von einer Besprechung des Projectes in den Blättern der andern hiesigen bevorratheten Staaten noch Nichts verlautet. Je plötzlicher das Project und nahe getreten und je mehr die allgemeine Aufmerksamkeit durch die Bedeutung der

Bahn angeregt wurde, um so ungeduldiger harret man einer Entscheidung oder steht doch wenigstens neuen Nachrichten über die Aussichten der Unternehmung entgegen.

Bei ruhiger Erwägung wird man sich indessen nicht verhehlen können, daß der Ausführung noch die erheblichsten Schwierigkeiten im Wege stehen, deren Forträumung, wenn sie überall gelingen wird, nur durch langwierige Verhandlungen überwunden werden kann. Noch ist es nicht bekannt, ob der Belgischen Gesellschaft die Erlaubniß zum Baue der Bahn in ihrem Heimathlande gewährt ist, ob die Holländische Regierung die Durchführung der Eisenbahn durch ihr Gebiet gestattet hat; noch ist es zweifelhaft, ob Hannover zu Gunsten dieser Linie von dem bisher festgehaltenen Grundsatz, sämtliche das Land durchschneidende Bahnen unter die unmittelbare Leitung des Staates zu stellen, abgehen und den Bau einer mit der eignen Bahn in Concurrenz tretenden Linie genehmigen, ob es im Hinblick auf Harburg's Handel einer festen Ueberbrückung der Elbe günstig gesonnen ist. Vor allem aber ist es noch im höchsten Grade fraglich, ob von der Dänischen Regierung das, was den vereinten und langjährigen Anstrengungen der Senate von Lübeck und Hamburg zu erreichen nicht geglückt ist: die Gestattung einer directen Schienenverbindung zwischen den beiden Schwesterstädten zu erlangen sein wird.

Wenn die Beseitigung aller dieser Hindernisse der Belgischen Gesellschaft, vielleicht mit Unterstützung ihrer Regierung, und hinsichtlich der Dänischerseits etwa erhobenen Bedenken mit Hilfe des nicht unwesentlich dabei interessirten Rußlands gelingen sollte, so bleibt noch immerhin die Frage offen, ob auch der Lübeckische Senat die Realisirung des Projectes, soweit Lübeck

betreffend, den Interessen unseres Freistaates für entsprechend erachten würde. Ganz ohne alle Bedenken ist die Sache auch von diesem Standpunkte aus keineswegs.

Bietet auch die um die Bauconcession nachsuchende Gesellschaft Belgischer Capitalisten alle nöthigen Garantien für die Ausführung und den allen gerechten Anforderungen entsprechenden Betrieb der Bahn, so bleibt doch zuvörderst zweierlei zu berücksichtigen: die Zukunft der Lübeck-Büchener Eisenbahn, und die demnächstige Stellung Travemünde's.

Die Lübeck-Büchener Eisenbahn, bei welcher bekanntlich der Staat mit der bei Weitem größten Zahl sämmtlicher Actien theilhaftig ist, wird, darüber kann wohl kein Zweifel sein, durch den Bau einer directen Bahn zwischen hier und Hamburg den ganzen Personen- und Güterverkehr zwischen beiden Städten, mit anderen Worten ungefähr zwei Drittheile ihrer jetzigen Einnahmen einbüßen, da sie die Concurrenz mit der um mehrere Meilen kürzeren neuen Bahn, vorausgesetzt, daß auch dieser die in Aussicht stehenden Transitzollermäßigungen zu Theil werden, auszuhalten nicht im Stande ist. Der Zuschuß der Staatskasse zu den Zinsen der Staatsanleihe, dessen Aufhören bei der stetigen Steigerung der Bahnfrequenz in den nächsten Jahren mit einiger Sicherheit zu erwarten ist, dürfte dann mindestens wiederum die bedenkliche und auf die Länge unerträgliche Höhe der letzten Jahre erreichen.

Freilich wollen auch wir uns der Hoffnung hingeben, daß, sobald die Hannöversche Bahn von Lüneburg bis an die Elbe fortgeführt und die Verbindung mit Lauenburg, wenn auch nicht durch eine feste Brücke, doch durch andere Traject-Einrichtungen hergestellt sein und sobald die Ermäßigung des dänischen Transitzollens auch auf den Verkehr nach Preußen und Mecklenburg ausgedehnt sein wird, daß dann der Lübeck-Büchener Bahn ein Ersatz für das Verlorene zu Theil werden wird. Dennoch vermögen wir uns der Ansicht des Lübecker Boten in seiner letzten Mittwochnummer nicht anzuschließen, daß, je schneller die Büchener Bahn aus ihrem gegenwärtigen Provisorium befreit werde, je eher sie zu ihrer eigentlichen Bestimmung (der Vermittlung des Waarenzuges nach dem Süden) gelangt, sie desto eher auch günstige finanzielle Resultate liefern werde. Denn das wird man sich bei unbefangener Betrachtung nicht verhehlen

dürfen, daß, wenn Lübeck eine zweite directe Schienenverbindung mit Hamburg erhält, die Lübeck-Büchener Bahn selbst unter den günstigsten Bedingungen auf die Hälfte ihrer jetzigen Ertragsfähigkeit sinken wird, und daß die Aussicht, die Bahn ohne eine bedeutende Zinseinbuße unterhalten zu können, in unbestimmte Ferne hinausgerückt werden dürfte.

So betrübend diese Borausicht auch sein mag, so darf sie unserer Meinung nach nicht die entscheidende sein.

Die directe Verbindung der beiden Hansestädte an der Elbe und Trave auf dem kürzesten Wege ist eine so unabweißbare Nothwendigkeit, daß sie sich über kurz oder lang dennoch Bahn brechen muß. Eine Gelegenheit zur Erlangung dieser Verbindung vorübergehen zu lassen, hieße den Beruf Lübeck's verkennen und auf die unserer Vaterstadt zukommende Stellung verzichten. Wie wollte man es verantworten, das Streben des ganzen vorigen Jahrzehends zu verläugnen? War man damals durch widrige Verhältnisse gezwungen, sich vorläufig anstatt des Erstrebten mit einem Nothbehelf zu begnügen, so darf man sich nicht scheuen, das Beste, sobald es möglich geworden, zu ergreifen, wenn man auch die auf das Provisorium verwandten Kosten zum Theil aufopfern muß. Wir werden dieses Opfer um so leichter tragen und vielleicht gänzlich verwinden können, in dem Maße, als die durch den neuen Verkehrsweg vermehrte Handelsthätigkeit der Stadt die Steuereinnahmen der Bürger zu erhöhen und die indirecten Einnahmen zu steigern nicht verfehlen kann.

Ein zweites Bedenken glauben wir in der künftigen Stellung Travemünde's erblicken zu müssen, welche durch die Fortsetzung der projectirten Bahn bis dahin eine wesentliche und durchgreifende Aenderung erleiden muß. Wir setzen nämlich voraus, daß die Urheber des Planes die Richtung auf Lübeck nur unter der Bedingung festhalten werden, daß ihnen die Fortführung der Bahn bis Travemünde gestattet werde, von welcher dieselben begreiflicher Weise und zwar um so weniger absehen werden, als sie die hierorts dagegen etwa erhobenen Bedenken kaum erklärlich finden dürften.

Kommt aber die Bahn bis an die Mündung der Trave zu Stande, so müssen natürlich die Beschränkungen fallen, denen das Löschen und Laden der Schiffe sowohl als der eigentliche Handelsbetrieb in unserer Hafenstadt unterworfen ist, mit andern Worten: Trave-

münde muß die ihm bisher vorenthaltene Handelsfreiheit in gleichem Maße und unter nicht größerer Zollerbelästigung, als sie in Lübeck geübt wird, zugestanden werden.

Vor diesem Gedanken einer Emancipation Travemünde's schrecken freilich noch immer manche unserer Mitbürger und mit ihnen der Kreuzschriftsteller im Lübecker Boten zurück, weil sie glauben, daß ein Aufblühen des Handels in der Hafenstadt dessen Verfall und damit zugleich ein Sinken der Häuserpreise in Lübeck zur Folge haben werde.

Wir wollen die Frage hier nicht näher erörtern, ob es nicht endlich an der Zeit sei, eine alte Schuld Lübeck's gegen seine Jahrhunderte lang stiefmütterlich behandelte Hafenstadt zu sühnen; wir wollen nicht die unlängbare Inconsequenz allzusehr urgiren, daß Lübeck, welches, wo es sich um die Beeinträchtigung seiner Interessen durch nachbarliche Mißgunst handelt, den Grundsatz des freien Handelsverkehrs nicht stark genug glaubt betonen zu können, daß dasselbe Lübeck sein eigenes Fleisch und Blut noch immer unter der engherzigsten Handelspolitik leiden läßt.

Immer auß neue muß aber darauf hingewiesen werden, daß der Staat Lübeck sein wahres Interesse verkennt, wenn er das ihm angehörige, durch seine Lage zu einer größeren Blüthe und Bedeutung bestimmte Städtchen Travemünde gewaltsam in seiner Entwicklung zurückhält. Während in allen anderen Staaten die Bevölkerung und der Wohlstand mit Riesenschritten zunimmt, müssen wir die traurige Beobachtung machen, daß wir in dieser Beziehung beinahe stille stehen. Nicht der Ungunst des Schicksals dürfen wir diese Erscheinung zuschreiben, die Erklärung derselben liegt vielmehr einfach darin, daß wir den entwicklungsfähigen Keimen nicht eine freie Entfaltung gestatten, und in der Aufnahme fremder Elemente der Bevölkerung allzu ängstlich sind.

Wir haben das Beispiel Bremens und Stettins vor uns, welche in ähnlicher Lage und unter gleichen Verhältnissen wie Lübeck ihren Hafenstädten Bremerhafen und Swinemünde alle Handelsbefugnisse gegeben, und dadurch nicht allein ihren Häfen zu einem bedeutenden Aufschwunge verholfen, sondern auch, statt wie man hätte denken sollen, sich damit zu schaden, den Grund zu einer nie gekannten Ausdehnung des Handels gelegt haben. Daß bei uns gleiche Maßregeln auch ähnliche Erfolge haben würden, diese Behauptung

ist noch nirgends mit triftigen Gründen bestritten worden.

Die Befürchtungen aber, denen man sich hingiebt für den Fall, daß Travemünde gleiche Handelsfreiheit und eine Eisenbahnverbindung mit der Stadt und dem Inlande erhält, beruhen unserer Meinung nach auf falschen Vorstellungen von den nächsten Folgen dieser Zugeständnisse.

Eine schädliche Concurrenz Seitens Travemünde wird schon dadurch ausgeschlossen, daß, nachdem die Correction der Trave vollendet und es dadurch möglich geworden, mit den größten Schiffen und zwar mit Hülfe der Remorqueurs in wenigen Stunden an die Stadt zu gelangen, und nachdem Einrichtungen getroffen sind, daß die Schiffe unmittelbar in die Eisenbahnwagen löschen und aus denselben laden können, die directe Waarenversendung mittelst der Eisenbahn nach Travemünde, wo noch alle Anstalten zur Lagerung und Umarbeitung der Güter fehlen, mindestens eben so kostspielig wird, als die Beförderung über Lübeck.

Unter diesen Umständen dürfte es hiesigen Kaufleuten, welche hier ihre Comtoire und Speicher haben, kaum einfallen sich nach Travemünde überzusiedeln. Sie werden sich höchstens darauf beschränken, in der kurzen Zeit, wo es auf eine sehr schnelle Expedition der Schiffe ankommen kann, und wo die Trave zugefroren, die Schifffahrt aber noch im Gange ist, ihr Geschäft durch eine Commandite in Travemünde von dort aus zu dirigiren. Dagegen werden alle Kaufleute, die sich aus der Fremde, angelockt durch die für einzelne Handelszweige, wie z. B. für den Kornhandel, überall günstige Lage Travemünde's, dort niederlassen, in Lübeck ihr Comtoir zu errichten gezwungen werden.

Wenn nun vollends die Travemünder Detaillisten es vortheilhafter finden werden und müssen, ihre meisten Bedürfnisse von den hiesigen ihnen gewöhnten Lägern zu beziehen, als sie in kleinen Partien aus der Ferne zu verschreiben, so ist eine plötzliche Abnahme des hiesigen Handels ebensowenig als eine Entwerthung der Grundstücke in Lübeck zu befürchten, während andererseits der Verkehr in Lübeck durch die neuen in Travemünde erblühenden Geschäftszweige nach den Erfahrungen über die natürliche Anziehungskraft des nahen größeren Handelsplatzes nur gewinnen kann, und die Einnahmen der Staatskasse einen um so größeren Zuwachs erhalten

müssen, je mehr die Handelsthätigkeit Travemünde's im Zunehmen begriffen ist.

Nach der von uns vertretenen Richtung hin haben denn auch die Ansichten über die künftige Stellung Travemünde's an maßgebender Stelle gegen früher eine bemerkenswerthe Wandlung erfahren. Während bis in das vorige Jahrzehend hinein Senat und Bürgerschaft darin übereinstimmten, daß von einer Aufhebung des Verbots des Handelsbetriebes in Travemünde, und gar durch dortige Angeessene, überall nicht die Rede sein dürfe, zeigen die Verhandlungen, welche im Jahre 1849 und 1850 über diesen Gegenstand stattgefunden haben, daß der Senat dem Principe einer Gleichstellung Travemünde's hinsichtlich der Handelsbefugnisse schon volle Anerkennung hat widerfahren lassen, und daß hauptsächlich nur Rücksichten auf die damals bevorstehenden Aenderungen in der Heimath- und Zollgesetzgebung Deutschlands der Durchführung des Grundsatzes entgegenstanden. Daneben wurde auch in der Bürgerschaft von einer nicht unbedeutenden Minorität der Entfreierung Travemünde's von seinen bisherigen Fesseln mit Sachkenntniß und Freimüthigkeit das Wort geredet.

So dürfen wir denn hoffen, daß, nachdem die richtige Anschauung sich mehr und mehr Bahn gebrochen haben wird, und wenn jetzt eine bestimmte dringende Veranlassung vorliegt, das unhaltbare Alte aufzugeben, man nicht Anstand nehmen wird, die Fortführung der directen Hamburg-Lübecker Bahn bis nach Travemünde bereitwillig zu gestatten.

Die Revision des Plans der Spar- und Anleihe-Casse.

[S c h l u ß.]

Wir kommen noch einmal auf § 4 des Plans zurück, um auf eine höchst wahrscheinlich eintretende Folge einer Erhöhung des Zinsfußes auf $3\frac{1}{8}\%$ aufmerksam zu machen. Es ist sicherlich angemessen, daß zwischen den Zinsen, die eine Sparcasse zahlt, und denjenigen, die sie erhebt, eine größere Differenz als die von $\frac{1}{2}\%$ bestehe; würde aber das Verhältniß das von $3\frac{1}{8}\%$ zu $3\frac{1}{2}\%$ sein, so bestände nur ein Unterschied von $\frac{3}{8}\%$ zwischen beiden. Da nun ein solcher der Casse wahrscheinlich nicht genügen würde, so wäre sie genöthigt, ihre Capitalien zu 4% statt, wie bisher, zu $3\frac{1}{2}\%$ zu belegen, natürlich immer in ersten Pfandpösten, weil nur so die gehörige Sicher-

heit vorhanden ist. Wenn aber einmal die Sparcasse 4% verlangt, so wird sicherlich in geringer Zeit der allgemein gültige Zinsfuß für erste Pfandpöste in unserer Stadt 4% sein, und die Sparcasse hätte eine größere Umwälzung in den hiesigen Verhältnissen hervorgebracht, als man vielleicht beabsichtigte. Wir haben nun zwar die Meinung äußern hören, daß eine solche Erhöhung des Zinsfußes keineswegs eine Calamität sein, daß sie im Gegentheil von einem allgemein verbreiteten Wohlstande Zeugniß ablegen würde, eine Meinung, der wir jedoch nicht beitreten können. Die nächste Folge einer Erhöhung des Zinsfußes für erste Pfandpöste würde sicher eine Erhöhung der Mietpreise hiesiger Wohnungen sein, und es wäre wohl nicht mit Unrecht zu behaupten, daß dies, sowie die Erhöhung des Zinsfußes überhaupt, Nachteile sein würden, die den Vortheil, der für die Aermsten in einer Erhöhung der ihnen gewährten Zinsen auf $3\frac{1}{2}\%$ läge, vollständig aufwögen.

In § 5 giebt besonders die Bestimmung über die Rückzahlung ohne Kündigung zu Bedenken Veranlassung. Bisher hieß es: „in welchem Falle sich der Darleiher den Abzug der Zinsen eines Vierteljahres gefallen lassen muß;“ die Commission hat jedoch vorgeschlagen, von jetzt an, statt eines Vierteljahres, „eines halben Jahres“ zu setzen. Die Gründe hierfür liegen darin, daß bei überhand nehmenden Forderungen augenblicklicher Rückzahlung die Möglichkeit einer gehörigen Disposition über die Gelder der Casse allzusehr erschwert wird. Man glaubt also durch eine Verschärfung der Bedingungen die Rückzahlungen ohne Kündigung seltener zu machen. Sollte nicht aber gerade in einer solchen neu eingeführten Verschärfung eine unbillige Härte liegen? Wenn bisher nur ein Abzug der Zinsen eines Vierteljahres gefordert ist, wie kann die Casse es verantworten, zumal wenn sie bei $2\frac{1}{2}\%$ Zinsen es verbleiben läßt, plötzlich von denjenigen, die augenblicklich Zahlung begehren, den Abzug eines halben Jahres zu verlangen? Wird man nicht sagen, die Casse, die ohnedies einen großen Ueberschuß liefere, wolle auch noch auf diese Weise Geld machen? Es wollen uns übrigens die für die Erhöhung auf ein Halbjahr beigebrachten Gründe nicht ganz kräftig erscheinen. Denn wenn die Casse bisher bei dem Abzuge vierteljähriger Zinsen hat gut bestehen können, warum sollte sie es nicht auch in Zukunft? Es scheint uns daher, daß man entweder bei der bisherigen Weise verharren, oder