

stets und leichter zu haben — also ich höre gern prompt von Dir!“

Ich glaubte dem Freunde den Rat erteilen zu sollen, den Gedanken mit dem Senat aufzugeben, und zwar aus verschiedenen Gründen. Einerseits sei seine geschäftliche Tätigkeit meiner Überzeugung nach eine so umfassende, daß er kaum Zeit finden würde, nebenher seinen Pflichten als Mitglied des Senates in erwünschter Weise nachzukommen — ganz abgesehen davon, daß er so bei weitem freier und unabhängiger dastünde, als wenn er dem ersten Staatskörper angehörte; andererseits glaubte ich aber zufolge von Äußerungen, die mir aus Senatskreisen zu Ohren gekommen waren, der Ansicht sein zu sollen, daß die Stimmung im Senate, wenigstens damals, nicht besonders günstig für ihn sei. Ich erinnerte Possehl u. a. an seine allzu energische Propaganda in Kanalsachen zu Ende der achtziger Jahre, wodurch er bei einigen älteren Herren im Senat ohne Frage Anstoß erregt habe. Trotzdem ließ Possehl nicht ab, sein Ziel weiter zu verfolgen; er erlitt 1892 seine erste Niederlage, die für ihn um so empfindlicher war, als seine Person bei der damaligen Wahl eines kaufmännischen Senators gar nicht in Frage gekommen war. Seine Wahl in den Senat erfolgte schließlich am 19. Dezember 1901.

Es ist nicht uninteressant, wie sich Possehl gelegentlich über seine Tätigkeit im Senat äußerte: „Ich spreche nicht Pro domo, aber ich glaube, daß in allen großen wirtschaftlichen Fragen meine Stellungnahme bisher die richtige war, und daß mein Rat und mein Wort hierin maßgebend sind. Für die Verwaltungstätigkeit und die damit zusammenhängenden vielen kleinen Angelegenheiten sind teils Juristen mehr geeignet oder Kaufleute, die zum administrativen, nicht aber zum produktiven Teil der Kaufmannschaft rechnen. Zum letzteren zähle ich. Übrigens hat der Senat mich schon seit mehreren Jahren von der Kleinarbeit in der Verwaltungstätigkeit entbunden.

Ich bringe sowieso ein ungeheures Opfer, indem ich zwei Tage die Woche, das sind rund 100 Tage im Jahr, für den Staatsdienst hergebe. Wenn ich die für meine eigene Gesundheit verwenden könnte, würde ich länger leben und mehr vom Leben haben können. Es ist nur das harte Pflichtgefühl, welches ich besitze, das mich hat hier bleiben lassen und meine Funktionen zu erfüllen, so gut ich es vermag."

Sehr unzufrieden äußerte sich Possehl im Anschluß an seine vorstehenden Ausführungen ebenfalls im Jahre 1910 über die etwas antiquierte Geschäftsweise im Senat, über die breitgetretene Tätigkeit des zweiten Staatskörpers. Er sagte u. a.: „Durch die zugestandene zweite Lesung wird es noch schlimmer werden. Vor allem sind die ca. 50 Behörden in der Staatsverwaltung eine furchtbare Last. Bei moderner und energischer Handhabung lassen sie sich auf ein Drittel reduzieren, eine übertriebene Dezentralisation führt zur Schwächung, das ist hier der Fall. Sechzig Mitglieder in der Bürgerschaft und 10 im Senat würden ausreichen. Dazu dann höhere, aber wirklich qualifizierte Beamte. Ich habe diese ganze Frage angeregt und sie besprochen. Es sind Bestrebungen im Gange, dem Rechnung zu tragen. Ehe aber das Ziel erreicht ist, geht eine endlose Zeit verloren, und die Energie der Einzelmitglieder wird nutzlos verbraucht. Kurz, die Verwaltung ist viel zu teuer, viel zu antiquiert und zu vielköpfig. Ich kann aber meine Kräfte nicht für die engen Fragen unserer städtischen Interessen einsetzen, meine ganze Veranlagung ist eine weitere und nicht auf enge Verhältnisse zugeschnitten. Aus dem Grunde würde ich mich, wie wiederholt bemerkt, in Hamburg, am Niederrhein-Westfalen, selbst in Berlin wohler fühlen, als hier. Wir können hierüber mündlich mal weiter sprechen."

Wenn ich vorstehende Ausführungen von Possehl mit seinen weiter oben gebrachten Äußerungen über seine Zugehörigkeit zum ersten Staatskörper in Verbindung bringe, werde ich

den Gedanken nicht los, daß Possehl zeitweise sich gewünscht hat, frei und unabhängig dazustehen. Er war trotz seiner großen geschäftlichen Erfolge in gewisser Weise nicht befriedigt — er fühlte sich zu beengt in den Mauern der alten Hansestadt; es fehlte ihm dort an gleichgesinnten Männern, mit denen er sich über das Wohl und Wehe des Vaterlandes aussprechen konnte.

Im Laufe des Jahres 1912 schrieb er mir: „Im übrigen bin ich so unzufrieden wie Du. Es scheint, als wenn wir in Deutschland durch ein großes Blutbad gehen müssen, um wieder gesunde Verhältnisse und gesunde menschliche Anschauungen zu bekommen, wie sie die Folge der Erziehung des preussischen Volkes von 1807 bis 1815 waren.“ — „Politisch sehe ich die Lage düster an. In England allgemeine Meinung (täglich an den großen englischen Börsen) ‚Germaniam esse delendam‘. Es wird terrible, sei es nun jetzt oder in einigen Jahren, wir sind nicht in dem Verhältnis gerüstet wie anno 70 und wirtschaftlich nicht organisiert und deshalb nicht stark, und das trifft das Leben unseres Volkes.“

Aus solcher Stimmung heraus, die sich seiner schon jahrelang bemächtigt hatte, hat Possehl 1912 in einer kurzen prägnanten Denkschrift die Schaffung eines wirtschaftlichen Generalstabes neben dem militärischen empfohlen

Das gleiche Thema hatte Possehl bereits in zwei Vorträgen behandelt, die er in Lübeck bzw. in Berlin, und zwar, wie erwähnt, in der Gesamt-Vorstandssitzung des deutschen Wehrvereins am 11 Mai 1912 gehalten hatte. Wenn es Possehls Absicht und Wunsch war, daß unsere Reichsregierung von seinen zweifellos beachtenswerten Ausführungen Kenntnis nahm und sie nach Möglichkeit verwertete, so hätte er, worauf ich ihn seinerzeit hingewiesen hatte, wohl einen anderen Weg einschlagen, vor allem von der Behandlung des Themas in öffentlichen Vorträgen Abstand nehmen und auch eine Druck-

legung unterlassen müssen, und zwar um so mehr, als, wie er selbst betonte, seine „unendlich wichtigen wirtschaftlichen Momente im Kriegsfall nicht in die Presse kommen dürften, weil deutsche Schwächen dargelegt werden, die die englische und französische Presse sofort auf das stärkste gegen unser Vaterland ausnutzen würden!“ Auf meine sonstigen Einwendungen erwiderte mir Possehl unter anderem: „Als Senator habe ich mich absichtlich nicht bezeichnet, da ich es im vorliegenden Fall für richtiger gehalten, als Großkaufmann aufzutreten, der aus dem praktischen Leben heraus seine Erfahrungen kundgibt. Das kann ein Senator nicht, sondern nur ein Mann, der im Wirtschaftsleben großen Stils steht. Außerdem wünschte ich, zu Deiner Beruhigung sei es gesagt, den Senat von etwaigen Konsequenzen freizuhalten, denn im Grunde genommen enthält mein Vortrag doch eine kräftige Opposition gegenüber der Reichsregierung. Da aber ein kaufmännischer Senator das Recht hat, wirtschaftliche Unternehmungen zu führen, muß er auch das Recht haben, sich öffentlich auszusprechen, natürlich mit der Reserve, die sich für jeden gebildeten Mann von selbst ergibt.“

Und in einem weiteren Schreiben äußerte sich Possehl wie folgt: „Die Opposition gegenüber der Reichsregierung in meiner Rede könnte jemand darin erblicken, daß ich zum Schluß die Wiederherstellung der allgemeinen Wehrpflicht unter dem leitenden Scharnhorstschen Gedanken fordere, und dem hast Du Dich ja angeschlossen und viele andere ebenfalls, die von vornherein darin einig gewesen, daß die letzte Wehrevorlage für die Sicherheit des deutschen Volkes und Reiches vollkommen ungenügend ist. Der wirtschaftliche Generalstab, für mich der Kernpunkt, ist das wichtigste was erforderlich ist. Ohne einen solchen gehen wir im Kriegsfall einfach einem Chaos entgegen, von dem sich heute in Deutschland keiner eine richtige Vorstellung macht, am wenigsten die Geheimräte in

der Wilhelmstraße, die überhaupt von diesen Dingen erst dann eine Übersicht bekommen, wenn ein Mann aus der Praxis sie in das richtige Gleis bringt."

Nachdem Possehl seine Denkschrift dann auch noch an unzählige Leute versandt hatte, wenn auch unter „Einschreiben“ und mit dem Vermerk „Nur zum persönlichen Gebrauch“, war es schließlich nicht zu verwundern, daß seine Schrift auch in unberufene Hände gelangte. So wurde mir im Frühjahr 1915 eines Tages im G. h. Qu. (Charleville) von einem befreundeten Offizier, mit dem ich mich schon vor dem Kriege wiederholt über Possehls „Denkschrift“ unterhalten hatte, eine Nummer des „Matin“ vom 4. Februar 1915 übergeben, in der ein Artikel, ins Deutsche übertragen, unterzeichnet Jean d'Orsay, enthalten war, der mit den Worten beginnt:

„Ein wirtschaftlicher Krieg wird Deutschland auf die Knie zwingen (Erklärung eines Großkaufmannes in Lübeck).“ —

202

„Am 11. Mai 1912 hat Herr Possehl, welchen der Kaiser mit seiner Freundschaft ‚beehrt‘, in Berlin eine große Rede gehalten, um welche der General Keim, der Vorsitzende des deutschen Wehrvereins, gebeten hatte. Aber ehe er das Wort nahm, teilte der Redner, der ein reicher Kaufmann Lübeck's ist, dem General mit, daß seine Rede nicht durch die Presse veröffentlicht werden dürste, weil dadurch schwache Seiten Deutschlands zu leicht im Auslande bekannt würden.“

„Die Rede ist trotzdem in der Folge gedruckt worden, und der Matin hat sich ein Exemplar verschaffen können. Es würde schade gewesen sein, wenn die französische Öffentlichkeit sie nicht kennengelernt hätte, denn sie ist wahrhaft prophetisch. Was folgt, sind wörtliche Ausdrücke des Redners.“

Im Anschluß hieran muß aber immerhin lebhaft bedauert werden, daß unser altes Regierungssystem bei der Schwerfälligkeit des leidigen Bürokratismus nicht verstanden hat, Männer wie Possehl mit ihrem weitausschauenden Blick und

ihren hervorragend praktischen Erfahrungen in den großen Fragen der wirtschaftlichen Entwicklung des Vaterlandes an den grünen Tisch zu ziehen und für das Staatswohl zu verwerten. Dem Vaterlande wäre sicherlich damit gedient gewesen.

Übrigens mag hier der Hinweis am Platze sein, daß Possehl's Gedanke mit dem „wirtschaftlichen Generalstab“ nicht neu war. In dem vor einigen Jahren erschienenen Buche des Obersten Bauer „Der große Krieg in Feld und Heimat“ heißt es auf Seite 99 in einer Fußnote, daß der Generalstab bei der Möglichkeit eines langen Krieges in den Jahren 1909 oder 1910 schon auf eine wirtschaftliche Vorbereitung, insbesondere auf Schaffung einer Getreide-Reserve hingewirkt habe. Die damaligen Verhandlungen seien aber an der Kostenfrage gescheitert.

203 Wenn Possehl und ich auch in wirtschaftlichen und handelspolitischen Fragen nicht immer der gleichen Ansicht waren; in militärischen und patriotischen Angelegenheiten war das meistens der Fall. Ich sandte dem Freunde hin und wieder die von mir verfaßten militärischen Aufsätze, so u. a. 1904 meine Ausführungen: „Wir brauchen freudige Soldaten.“ Da schrieb mir Possehl: „Freudige Soldaten! Ja in diesen und ähnlichen Punkten sind wir ja stets vollkommen einig. Nur darf nicht vergessen werden, daß die agrar-preußischen Empfindungen des aktiven Offizierkops in der Zukunft m. E. nicht mehr ausreichen, sondern daß soziale Empfindungen hinzutreten müssen, basierend auf der vollen Achtung vor dem Wirtschaftsleben der Nation und seinen Konsequenzen, soweit es außerhalb der landwirtschaftlichen Interessen besteht und sich immer weiter entwickelt.“

Im Anschluß hieran möchte ich noch Possehl's Urteil aus dem Jahre 1905 über das vielbesprochene Buch von Thomas Mann „Die Buddenbrooks“ hier einflechten, um so mehr, als seine bezüglichen Ausführungen mir höchst sympathisch erschienen sind: „Mit den Buddenbrooks bin ich nicht einverstanden, sie

sind bei glatter Darstellung doch ein Zerrbild lübscher Familien und Kaufmannsgeschichte. Dann verletzen sie das Gefühl für Pietät gegenüber den Eltern und der eigenen Familie. Außen wird Lübeck hiernach falsch beurteilt, ich habe das schon erfahren. Innen kitzelt es die Neugier durch die Personenfragen. Das Buch hat keinen moralischen Fond. Ich kannte Senator Heinrich Mann besonders gut und auch seine Frau. Sein Lebensbild hätte verdient, anders dargestellt zu werden. Ich habe das Buch gerade jetzt gelesen, ich konnte nicht eher dazu kommen. Es hat mich, wie gesagt, nicht erfrischt."

204 Possehl gehörte zu den zweifellos seltenen Naturen, deren Arbeitskraft in den steigenden Jahren nicht nachgelassen, sondern womöglich zugenommen hat. Für alle wirtschaftlichen und Verkehrsfragen daheim interessierte er sich andauernd auf das lebhafteste. Auf dem Gebiete des Verkehrswesens trat Possehl besonders für eine großzügige Ausgestaltung des Personenverkehrs zwischen Hamburg und Lübeck bzw. Travemünde ein. Wiederholt hat er in Hamburger und Lübecker Zeitungen die Schäden auf unseren Bahnen aufgedeckt und eingehend erörtert. Mit großem Interesse verfolgte Possehl das Hochofenprojekt, worüber er mir schon Anfang 1905 aus Ospidaletti schrieb: „Ich habe es 1903 gründlich durchgearbeitet, ich erachte die Sache, wenn gut betrieben, für gut und für Lübeck sehr wichtig, wird Kanal und Seeschiffahrt sehr befruchten. Derartige Anlagen liegen meist besser in Lübeck, als in Hamburg. Ich würde die Anlage, die in meinem ganzen Geschäftskreis liegt, selbst und allein aufziehen, aber es geht nicht.“

Die Art und Weise, wie im Jahre 1905 eine große Anzahl kleiner Leute und Kapitalisten sich bei der Gründung dieses gemeinnützigen Unternehmens beteiligte, hatte ohne Frage etwas ungemein Sympathisches. Manche Überraschungen und Vorgänge im weiteren Verlauf der Entwicklung dieser großartigen Anlage veranlaßten aber Possehl „schweren Herzens, aber kurzer-

hand", sich zu einer beträchtlichen Kapitalerhöhung zu entschließen, zumal, wie er mir schrieb, es unmöglich sei, „in Lübeck mit dem Klingelbeutel herumzulaufen“. Und Ende September 1906 teilte mir Possehl mit: „Das Lübecker Hochofenwerk ist nunmehr gesichert. Es wird wahrscheinlich mit den Berliner Bankiers und deren Hinterleuten, den rheinischen Industriellen, große Kämpfe geben. Durch den Treubund und die weiteren Konsequenzen ist das Werk aber direkt den Lübeckischen Interessen nicht zu entziehen, wenigstens nicht für die nächsten fünf Jahre. Inzwischen wird das Werk sich so entwickelt haben, daß es nicht mehr überzurrennen ist, auch nicht durch Konkurrenz.“

Possehls Prophezeiungen sind in Erfüllung gegangen. Das Lübecker Hochofenwerk hat nicht nur die üblichen Kinderkrankheiten glücklich überstanden, sondern steht jetzt — schon seit einigen Jahren — als ein gutfundiertes glänzendes Unternehmen da. Das Werk mit allen dazugehörigen Einzelheiten an den Ufern der Untertrave gegenüber Schlutup macht einen mächtigen imposanten Eindruck.

Auch den Reederei-Verhältnissen in Lübeck schenkte Possehl sein lebhaftes Interesse, um so mehr, als er selbst für seine umfangreichen Erzvers Schiffungen aus Luleå und Narvik mehrere große Dampfer hatte bauen lassen. Als ich mich im Jahre 1907 in den Lübeckischen Blättern über das Reedereiwesen in Lübeck ausgelassen und u. a. mein Bedauern ausgesprochen hatte, daß die Vaterstadt m. E. wenig Vorteil von den etwa 30 Frachtdampfern habe, die zur Dampfschiffsreederei „Horn“ A.-G. gehörten, schrieb mir Possehl nachstehende beachtenswerten Worte: „Was die Zunahme unserer Kauffahrteiflotte betrifft, ist Lübeck darin in derselben Lage, wie die übrigen deutschen und auch sonstigen Ostseehäfen. Mangels eines Konsum- oder exportkräftigen Hinterlandes müssen sie sich auf Trampreederei legen, und so betrachte ich es allerdings als einen ganz großen Vorzug, daß diese Reederei sich hier seit einigen Jahren entsprechend

entwickelt hat. Mehr als der Platz konsumiert oder transitiert wird, kann natürlich nicht auf den Platz gefahren werden. Die Reederei ist aber gerade, wie in England mindestens drei Viertel der Kauffahrteiflotte aus Trampdampfern bestehen, auch in den Ostseehäfen nur durch Trampreederei großzubringen. Diese hat für den Platz selbst durch die mannigfaltigsten Umstände einen großen Vorteil, wie sie auch national-wirtschaftlich von hoher Bedeutung ist. Von Lübeck aus sind die baltischen Plätze sämtlich mit Linienreedereien versorgt, weiter ist da nichts zu wollen, da die Ostsee ein Binnenmeer geworden ist. Sobald aber die große Seefanalverbindung zwischen Riga und Nikolajew hergestellt ist, wird sich das Blatt wieder drehen, und die Ostsee wird wieder ein großes Durchgangsmeer, was sie heute nicht ist. Nach der Nordsee Linienreedereien zu entwickeln, ist eine schwierige Sache, an die sich bisher niemand recht herangewagt hat (wäre übrigens ein geeigneter Appendix für Horn, hier).“

Text

206

Wie schon wiederholt bemerkt, richtete Possehl sein besonderes Augenmerk auf alle Verkehrsstraßen, deren Bau und Weiterentwicklung Lübeck von Nutzen sein könnten. Von seinem tatkräftigen, zielbewußten Eintreten für den Elbe-Trave-Kanal in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts war schon die Rede. Mit bewundernswertem, fast jugendlichem Eifer stürzte sich Possehl geradezu auf das Projekt der sogenannten Fehmarnlinie, ohne sich vielleicht die großen Schwierigkeiten recht klargemacht zu haben, die mit dem Bau einer internationalen Bahnlinie verknüpft sind. „für Lübeck hat die neue Fehmarnlinie eine ganz große Bedeutung,“ sagte er mir. „Wir kommen endlich in den Weltverkehr hinein; Lübeck wird der Ein- und Ausgangspunkt ganz Europas für die vier nordischen Länder sein.“ Im Januar 1911 äußerte er sich hierzu wie folgt: „Ich habe zur Fehmarnlinie selbst die Anregung durch einige Artikel im Hamburger Correspondenten vor ca. 2 Jahren

gegeben. Diese Artikel sind auch von den Lübeckischen Anzeigen gebracht. Du wirst sie voraussichtlich gelesen haben. Dadurch sind die Hamburger Kreise aufgerüttelt worden, und das Internationale Fehmarnkomitee hat sich kürzlich konstituiert. Das generelle Projekt wird zum Sommer fertig sein können. Wir werden dann weiter sehen und das Äußerste tun. Diese große Durchgangsrouten nach allen Richtungen hin ist die einzige Möglichkeit, unser Lübeck aus der Ecke herauszubringen." — „Natürlich werden Kiel und Flensburg uns allerlei Knüppel zwischen die Beine werfen, besonders beim preussischen Eisenbahnministerium. Es werden aber die Gelder zu beschaffen sein, um das Unternehmen als „Privatvollbahn“ zu bauen, und Preußen wird sich dem wohl nicht entziehen können, wenn die beiden Städte Lübeck und Hamburg sich dafür beim Bundesrat ins Zeug legen und auch Dänemark die entsprechende Unterstützung gibt. Das alles ist in Aussicht genommen. Jedenfalls werden wir alles, was irgendsmöglich ist, tun. Du kannst überzeugt sein, ich lasse nicht locker, die Sache interessiert mich sehr, es ist wirklich eine Frage großen Stils, die unserer Stadt ganz außerordentliche Dienste leisten kann. Werden erfahrungsgemäß auch viele unsere Stadt durchfahren, so bleibt doch allerlei hängen, denn im Sommer ist Lübeck mit Umgebung eine sehr schöne und sehenswerte alte Stadt.“

207

In der Sache selbst, d. h. in der Bewertung einer Schienenverbindung zwischen dem Westen Europas und Skandinavien in direktester Richtung über Hamburg und Lübeck — das sogenannte Kröhnkesche Projekt zu Anfang der sechziger Jahre im vorigen Jahrhundert hatte eine Umgehung Lübecks vorgesehen und wurde daher seinerzeit von hier aus mit Erfolg bekämpft — waren wir beide im großen und ganzen uns einig; weniger in der zu jähren Art und Weise, wie Possehl den Bau glaubte durchdrücken zu können. Da er selbst schon im Oktober 1909 in einer Versammlung des Industrievereins

zu Lübeck sich dahin geäußert hatte: „Der Bahnbau Lübeck—Neustadt sei zurzeit das wichtigste wirtschaftliche Erfordernis für unsere Stadt, gerade das östliche Holstein mit Fehmarn sei unser natürlichstes Hinterland“, glaubte ich ihm dringend empfehlen zu sollen, von einer Verquickung beider Bahnen abzustehen, um so mehr, als er mir selbst zugeben mußte, „daß der preußische Eisenbahnminister v. Breitenbach ein entschiedener Gegner der neuen Fehmarnlinie sei.“ Außerdem hatte mir auch schon im Jahre 1911 unser damaliger hanseatischer Gesandte Dr. Klüggmann, mit dem ich mich wiederholt über beide Bahnen eingehend unterhalten hatte, brieflich mitgeteilt: „Es kommt zunächst darauf an, daß die Linie Lübeck—Neustadt gebaut wird, was immer auch einige Jahre in Anspruch nehmen wird. Von dem größeren Plan ist für diese Linie keine Unterstützung, sondern eher Behinderung zu erwarten.“

208 Gleichzeitig hatte sich mir gegenüber ein angesehenes Mitglied der Hamburger Kaufmannschaft ^{Text} der Fehmarnfrage dahin geäußert: „Die neue Verbindung nach Kopenhagen über Fehmarn wird sich kaum in den nächsten Jahren verwirklichen, sie muß sehr behutsam behandelt werden. Die preußische Staatsbahn wird kaum Interesse zeigen, direkt feindlich stellt sich Mecklenburg wegen der Schädigung der Linie Warnemünde—Gjedser, die Dänen haben kein Geld für die unerläßlichen recht kostspieligen Bauten (Brücken, Abkürzungen usw.), kurz, den Ausführungen stehen noch viele Hindernisse entgegen.“

Wiewohl ich Possehl von vorstehenden Mitteilungen in Kenntnis setzte und auch auf andere Tatsachen hinwies, die gegen die Inangriffnahme eines Baues der Fehmarnlinie sprachen und die ihm auch größtenteils nicht unbekannt waren, ließ Possehl nicht locker und setzte seine Werbetätigkeit mit einer unglaublichen Zähigkeit und Energie fort, ohne sein Ziel zu erreichen, im Gegenteil! In der zweiten Lesung des Eisenbahnanleihegesetzes im Mai 1914 wurde im preußischen Ab-

geordnetenhaufe, dem Wunsche des Eisenbahnministers entsprechend, der Übergang zur Tagesordnung über die Fehmarnbahn beschlossen. Das bedauerte ich seinerzeit im Interesse von Possehl um so mehr, als er mir noch kurz vorher geschrieben hatte: „Ich bin schon zufrieden, wenn diese ausgezeichnete Verbindung über Fehmarn so behandelt wird, daß sie nicht definitiv in den Abgrund fällt. Ich fühle mich zurzeit recht schlecht. In den letzten neun Monaten habe ich mit der Fehmarnfrage tagein, tagaus ganz außerordentlich zu tun gehabt, daß ich Dir die Arbeitslast gar nicht schildern kann.“ Der preußische Eisenbahnminister hatte, wie Possehl mir mitteilte, bei Gelegenheit einer Konferenz zugegeben, daß „die Fehmarnlinie die beste Verbindung zwischen dem Westen und dem Norden darstelle, die denkbar sei“. Der Minister scheint aber jedenfalls die Zeit für noch nicht gekommen erachtet zu haben, den Bau in die Wege zu leiten und wollte vor allem eine Verquickung mit der Bahn Schwartau—Neustadt unter feinen Umständen. Auch der Kaiser, den Possehl gelegentlich seines Besuches der Stadt Lübeck am 10. August 1913 für die „Vogelfluglinie“ lebhaft zu interessieren verstand, hatte nicht vermocht, seinen Eisenbahnminister umzustimmen, im Gegenteil.

209

Die zukünftige politische Gestaltung der Dinge aber wird die Herstellung freundlicher Beziehungen zu denen, die uns die Nächsten sind, zu unseren nordischen Nachbarn gebieterisch fordern, da wir vor allem bemüht sein müssen, aus der Isolierung herauszukommen. Schon aus diesem Grunde wäre der Bau der Fehmarnlinie, die ohne Frage ein neues starkes Bindeglied zwischen deutschen und dänischen Interessen bilden kann, sehr erwünscht. Die Hoffnung aber, daß diese internationale Route in absehbarer Zeit in einer oder der anderen Weise zu glücklichem Abschluß gebracht werden könnte, ist leider zuschanden geworden. Denn nach den neuesten Mitteilungen aus dem Reichsverkehrsministerium muß dieses Projekt, vor allem wegen der enormen

Kosten, die es verursachen würde, für die nächsten Jahrzehnte zurückgestellt werden.

Als Possehl am 23. September 1914 nach Berlin kam (er hatte mir geschrieben: „Ich möchte angesichts unserer gegenwärtigen schweren vaterländischen Lage gern mit Dir zusammen sein“), hatten wir eine mehrstündige Unterredung miteinander; es wollte uns aber nicht gelingen, dabei zuversichtlich und frohen Sinnes in die Zukunft zu blicken. Wir gedachten vorwiegend der großen Zeit vor 44 Jahren, nicht ahnend, daß dieses Zusammensein unsere letzte Begegnung sein sollte.

210 Am 3. Oktober schrieb Possehl mir einen längeren Brief; seine darin enthaltenen Ausführungen zu dem damals viel besprochenen Thema „die deutsche Industrie und der Krieg“ sind so beachtenswert, daß ich sie ungekürzt hier wiedergeben möchte; auch die überaus klaren und sachgemäßen ausschließlich militärischen Bemerkungen in seinem Briefe verdienen Beachtung und Erwähnung. Possehl äußerte sich wie folgt: „Den Engländern können wir nur beikommen, wenn es uns gelingt, Dünkirchen, Calais und Boulogne zu nehmen und von dort aus zu versuchen, den ganzen Kanal mit Unterseebooten und Torpedobooten zu beherrschen und England seine Lebensmittelzufuhr zur See wenigstens teilweise abzuschneiden. England ist für 11 Monate auf seewärtigen Import angewiesen und hat nur für einen Monat Lebensmittel im Lande. Die Vorräte Englands sind im allgemeinen nicht groß, höchstens für 3 Monate reichend. Eine Abschneidung der Lebensmittelzufuhr würde also von ausschlaggebender Bedeutung sein können. Voraussetzung hierfür ist, daß wir die erforderlichen Kriegsfahrzeuge zur Verfügung haben. Die allererste Bedingung ist, daß wir im Anschluß an Belgien die nordfranzösische Küste in unseren Besitz nehmen, sonst werden wir nie frei werden von den Engländern. Mit dieser Position können wir uns unsere Freiheit in die Ozeane bewahren. Davon ist unsere Handelsstellung abhängig, denn

ohne daß Deutschland Welthandel treibt, kann es nicht weiter bestehen. Neun Zehntel des deutschen seewärtigen Handels gehen bei Dover vorbei. Dadurch ist unsere Lage und unsere Entwicklung gegeben."

„Jetzt haben die Engländer durch Nichtbeachtung der Londoner Deklaration von 1909, die für 12 Jahre fest abgeschlossen war, u. a. folgende Rohstoffe als Kriegskonterbande erklärt: Erze aller Art, Baumwolle, Kupfer und Jute. Außerdem haben sie gestern den Zuckerhandel verboten. Dadurch wird unserer Landwirtschaft, die auf den englischen Zuckermarkt und denjenigen mancher Kolonien angewiesen ist, ein schwerer Streich versetzt. Wie ich kürzlich in Berlin hörte, hat die deutsche Landwirtschaft dies Vorgehen Englands schon befürchtet. Nun ist es Tatsache geworden. Die Erklärung der vorgenannten vier Rohstoffe als Kriegskonterbande bedeutet, daß unsere Eisenindustrie, Textilindustrie, elektrotechnische Industrie und Juteindustrie (30 große Fabriken verarbeiten Rohjute, von denen jede durchschnittlich 2000 Arbeiter beschäftigt) mit ungeheuren Arbeiterscharen, vielleicht im ganzen 1—2 Millionen nach und nach zum Stillstand kommen müssen. Das ist der Handelskrieg, den ich immer befürchtet habe. Er wird sich in seiner ganzen Schwere und Wucht nun von Monat zu Monat in steigendem Maße geltend machen. Dadurch, daß die genannten Industrien zum Erliegen kommen, werden Millionen von Arbeitern nebst Frauen und Kindern brotlos werden; nur ein schneller Sieg in Ost und West kann uns helfen. Insbesondere müssen wir Frankreich so schnell wie möglich niederringen, um zur Beherrschung der nordfranzösischen Küste zu kommen. Dann wird mit den Engländern vielleicht ein besseres Plauderstündchen zu führen sein. Ich glaube aber nicht, daß dies angesichts des zähen englischen Charakters bald zu erwarten sein wird.“

Und die Söhne Albions kannte Possehl sehr genau. Schon im Mai 1894 schrieb er mir: „Meine Reise nach Marien-

bad muß ich verschieben; ich habe mit dem Chartern der Erzdampfer viel um die Ohren und muß vielleicht morgen nach Glasgow. Die Engländer beherrschen den Schiffsmarkt tatsächlich vollkommen, und alle anderen Nationen sind in diesem Punkt ihre Diener."

Als ich Ende 1918 aus dem Felde nach Berlin zurückgekehrt war, hatte ich den Wunsch, mit Possehl zusammen zu kommen, der mir schon seinen Besuch in Aussicht gestellt hatte. Er schrieb mir: „Ich habe es für gegeben angesehen, daß Du über mein damaliges Unglück unterrichtet würdest; Du bist ja nur einseitig unterrichtet und ganz und gar nicht über die Sachlage, von der ja niemand etwas kennt außer mir. Was in der Stadt oder sonst hier herum geredet wird, entspricht nicht den Tatsachen.“

212 Possehls Wunsch, mich über sein damaliges Unglück persönlich zu unterrichten, sollte leider unerfüllt bleiben, was auch ich schmerzlichst bedauert habe. Um so mehr fühle ich mich veranlaßt und betrachte es als eine Freundespflicht, in diesen Erinnerungsblättern auch festzustellen, daß am 8. Mai 1916 in der Lübecker Bürgerschaft von seiten des ständigen Senatskommissars unter Berufung auf die dem Senate mitgeteilten Gründe des freisprechenden Reichsgerichtsurteils die Erklärung abgegeben worden ist, „daß Senator Possehl in allen Punkten der Anklage für nicht schuldig befunden, und daß der Reichskasse auch die Erstattung der notwendigen Auslagen auferlegt worden ist“.

Nach dieser Erklärung äußerte sich der damalige Wortführer der Bürgerschaft u. a. dahin: „Dankbar begrüßt die Bürgerschaft die soeben vom ständigen Senatskommissar im Namen des Senates gesprochenen Worte. Die Bürgerschaft beglückwünscht Herrn Senator Possehl zu diesem für ihn, für Lübeck wie für den deutschen Handel so glücklichen und bedeutungsvollen Ausgang des Strafverfahrens.“

Zur politischen Lage äußerte sich Possehl in dem oben erwähnten Schreiben: „Ich habe ganz Dein Gefühl der ungeheuren Schande, der Schmach, die über unser Heer und Flotte und damit über das ganze Reich gekommen ist, daß man sich sagen muß, glücklich sind die, die draußen gebettet wurden, und die das ganze Elend nicht sehen.“

Wenige Tage später schrieb Possehl mir: „Ich habe das Bedürfnis, auszuspannen; ich muß Dir sagen, lieber Paul, ich habe es sehr notwendig, und meiner Frau geht es nicht anders. Natürlich ist die furchtbare Katastrophe in Deutschland auch Anlaß zu meinem körperlichen Mißzustand. Ich gebe Dir Nachricht, wohin ich reise. Politisch sind wir ja einig. Da gibt es überhaupt nichts. Es ist keine Frage, daß von der letzten Generation in Deutschland viel gesündigt worden ist. Darunter hat die Nation jetzt zu leiden und vielleicht noch viele Generationen. Ich bin in der Tat so betrübt, daß ich mich kaum fassen kann. Ich kann gegen diese Verhältnisse in Deutschland nicht an. Ich würde alles tun, was ein Deutscher tun kann, um Besserung zu schaffen, aber ich bin alt und nur ein Mensch, der kann wenig machen.“

213

Die letzten Zeilen, die ich von dem Freunde erhalten sollte, waren am 22. Januar 1919 geschrieben und beginnen mit den Worten: „Ich habe selbst den lebhaftesten Wunsch, mich mit Dir auszusprechen, aber ich kann nicht nach Berlin kommen, da ich krank bin. Ich beabsichtige, dieser Tage mit meiner Frau nach Thüringen zu fahren, und zwar nach dem von Dir empfohlenen Oberhof (Schloßhotel). Ich muß ohne Verzug reisen, denn ich bin vollständig aufgerieben — seelisch durch die Politik! Ich fühle mich förmlich gemartert. Die vaterländische Lage packt mich furchtbar, so daß ich erst wieder gesunden muß, ehe ich irgendwelche Konferenzen haben kann. Ich werde Dir von Oberhof aus oder wo ich sonst hingehere weitere Nachrichten zukommen lassen.“

Statt dessen erhielt ich anfangs Februar aus Lübeck die überraschende und mich aufs höchste erschütternde Anzeige, daß Emil Possehl, mein bewährter alter Jugendfreund, am 4. Februar kampflos ins Jenseits hinübergeschlummert sei.

Wenn man bedenkt, wie häufig dieser deutsche Mann und echte Hanseat es ausgesprochen hat, daß der wuchtige Aufschwung, den auch die Firma E. Possehl & Co. im Laufe der Jahre genommen, in erster Linie den Segnungen des Reiches, des großen Ergebnisses des Jahres 1870/71 zu danken sei, so kann man verstehen, wie namenlos er von dem Moment gelitten haben muß, wo Deutschland sich mit zusammengebrochenen Nerven zur Niederlegung der Waffen entschloß. Wohl ihm, dem Freunde, dem es erspart geblieben ist, von dem Schmachfrieden Kenntnis zu nehmen und Zeuge zu sein von dem völligen Zusammenbruch, von einer Versklavung des deutschen Volkes.