





Deutschland und Orient

in ihren

wirtschaftspolitischen Beziehungen.

Von

Paul Dehn.

Erster Theil:

Nach dem Orient!

Donauwärts. — Die Orientbahnen. — Zur See.



München und Leipzig.

G. Franz'sche h. b. Hof-Buch- und Kunsthandlung.

1884.

5. 16. 07. 266A.

Deutschland und Orient

in ihren

wirthschaftspolitischen Beziehungen.

Von

Paul Dehn.

Erster Theil:

Nach dem Orient!

Donauwärts. — Die Orientbahnen. — Zur See.



München und Leipzig.

G. Franz'sche h. b. Hof-Buch- und Kunsthandlung.

Das Recht der Uebersetzung ist vorbehalten.



145820

An

Wilhelm Pressel.



An der Spitze dieses Buches hat Ihr Name zu stehen, der Name eines berühmten Ingenieurs, eines ausgezeichneten Orientkenners, eines charakterfesten Patrioten. Mit diesen Ihren Eigenschaften waren Sie bisher nur in engeren Kreisen bekannt, nur da, wo Ihre Werke gesehen, Ihre Worte gehört wurden. Indem Sie mir die Ergebnisse Ihrer Studien in der Türkei, wie Sie dieselben in einer Reihe nicht veröffentlichter Denkschriften niedergelegt haben, zu freier und selbstständiger Bearbeitung überließen, versetzten Sie mich in die Lage, in diesem Buche weiteren Kreisen zugänglich zu machen, was Sie offenen Auges und treffenden Urtheiles bei Ihren mehrjährigen Reisen als projectirender Ingenieur der rumelischen, als k. Generaldirector der türkischen Eisenbahnen in Asien an Kenntnissen von Land und Leuten im Orient gesammelt haben.

Wenn diesem Buche Anerkennung zu Theil wird, so gebührt sie Ihnen, und trägt es dazu bei, daß Deutschlands Aufmerksamkeit und Arbeit sich wieder seinem reichen natürlichen Handelsgebiet, dem Orient, erfolgreich zuwenden, so werden es Ihre Anregungen sein, welche sich dann verwirklichen.

Paul Dehn.



Nach dem Orient!

Inhalt.

Donauwärts.

Der Donaustrom — Die Schifffahrtshindernisse. — Ausbau der Donaustraße. — Eine neue Donaumündung. — Zur Entwicklung der Donauschifffahrt. — Die Donau-Dampfschifffahrt. — Der Donau-Verkehr. — Tarif-Verhältnisse. — Die Donau-Kettenschifffahrt. — Oesterreich-Ungarn und die Donau. — Europa und die Donau

Seite

Die Orientbahnen.

Orientwege einst und jetzt. — Die Anlage der türkischen Bahnen. — Die Konzessionirung der türkischen Bahnen. — Die Finanzierung der türkischen Bahnen. — Die türkischen Bahnbauten. — Der Streit zwischen Hirsch und der Pforte. — Ein Vorschlag zur Verständigung. — Zur Charakteristik des Baron Hirsch. — Deutschland und die Orientbahnen. — Diplomatische Aktionen. — Die österreichisch-ungarisch-serbische Konvention. — Die Viererkonferenz. — Die serbischen Bahnen. — Die bosnischen Bahnen. — Die bulgarischen Bahnen. — Die rumänischen Bahnen. — Griechische Bahnen. — Vorderasiens Verkehrswege. — Türkisch-asiatische Bahnen. — Die indische Ueberlandbahn. — Persische Bahnprojekte. — Russische Wege nach Mittelasien. — Indisch-Russische Bahnprojekte. — Trans-asiatische Zukunftsbahnen

40

Sur See.

Das Mittelmeer. — Zur Entwicklung Triests. — Zur Aufhebung des Freihafens Triest. — Der „Oesterreichisch-Ungarische Lloyd“. — Die österreichisch-ungarischen Differenzialzölle. — Oesterreichische Schifffahrtslinien nach dem Westen. — Ungarn und Genua. — Deutschland und Triest. — Triests Ueberlandswege. — Die Gotthardbahn. — Deutschland und Genua. — Die französische Konkurrenz. — Neue Alpenbahnprojekte. — Der direkte Seeweg. — Der Suezkanal. — Die Bedeutung des Suezkanals. — England und der Suezkanal. — Das Rothe Meer. — Europa und der Seeweg nach dem ferneren Orient

83

Die Aufmerksamkeit aller europäischen Staaten ist gegenwärtig auf das Kommerz gerichtet. Jeder derselben ist auf die Vergrößerung seines inneren und äußeren Handels bedacht. Jeder suchet Fabriken und Manufakturen in seinem Lande emporzubringen. Man führet Krieg und das des Handels wegen. Die Friedensschlüsse scheinen einzig nur Handelsverträge zu sein. . . ." So beginnt ein älteres, unter den Einflüssen des Merkantilsystems entstandenes wirthschaftspolitisches Werk J. M. Schweighofer's „Abhandlung von dem Kommerz der österreichischen Staaten“, Wien 1785.

In höherem Grade noch als vor hundert Jahren gelten diese Betrachtungen für die Gegenwart. Bekundet jedes Zeitalter in seinem öffentlichen Leben und Streben nach einer bestimmten Richtung hin besondere Neigung und Leistungsfähigkeit, so darf die Gegenwart mit ihren gewaltigen Fortschritten in Verkehr und Industrie, mit ihren wirthschafts- und socialpolitischen Reibungen und Kämpfen mehr als irgend ein vorangegangenes das Zeitalter der materiellen Interessen genannt werden. Von dem Gesichtspunkt derselben denkt, spricht und handelt heutzutage alle Welt, der Bauer auf dem Lande und der Arbeiter in der Stadt, der Grundbesitzer, der Industrielle und der Kaufmann, Gesetzgebung und Verwaltung, der deutsche, der englische, der französische, mit einem Worte der europäische Mensch, und drängt den leitenden Kreisen der verschiedenen Staaten die Nothwendigkeit auf, sich auch ihrerseits mehr und mehr von wirthschaftspolitischen Erwägungen und Zielpunkten leiten zu lassen. Zu ihrem Mißbehagen muß die Diplomatie mehr Zoll- und Tarifkriege einleiten, führen und schlichten als wirkliche Feldzüge. Und so mächtig ist die neue Strömung, daß sie rückwirkend selbst die Vergangenheit zu beleuchten unternimmt und, indem sie allerdings Versäumtes nachholt, vielleicht noch einmal nicht ganz unglaublich nachzuweisen suchen wird, daß der Zug der Argonauten, dieser ersten Indiensfahrer, auf Veranlassung eines antiken Kolonialvereines erfolgte und der Kampf um Troja nichts Anderes war als ein Ringen um die Freiheit der Einfahrt ins Schwarze Meer.

Bedeutet diese Strömung wirklich eine Einseitigkeit, eine Schwäche, so beruht doch sicherlich darauf die Stärke des gegenwärtigen Zeitalters, welches auf dem Gebiete wirthschaftspolitischer Erkenntniß so große Fortschritte aufzuweisen hat. Es gehört zu den bedeutsamsten Thatsachen des Jahrhunderts, daß im deutschen Volke nicht nur das politische Nationalbewußtsein zum Ausdruck gelangte, sondern daß bald darauf auch das wirthschaftliche Nationalbewußtsein erwachte und die Konsolidirung und Fortentwicklung des neuen Staatswesens glücklich beeinflusste; denn wirthschaftspolitisch vorwärts und nach Vermehrung und Erweiterung von Kraft und Macht streben, heißt fest zusammenhalten und friedlich kämpfen, heißt zugleich für den eigenen wie für den Fortschritt der Menschheit wirken. Auch das neue deutsche Reich hat Thaten zu verrichten und Eroberungen zu machen, wie sich deren Engländer, Franzosen und selbst kleinere Völker rühmen können; doch sollen diese Thaten friedliche, diese Eroberungen wirthschaftliche sein.

Von Europa aus führen nach dem Orient zwei Wege, Beide in ihrem Wesen bestimmend für die Ziele derjenigen, welche darauf vordringen. Bloßen Handelszwecken und in Folge dessen zunächst den handels- und schiffahrttreibenden Völkern Westeuropa's, vor Allem den Engländern, dient der Seeweg, welcher leicht befahren, rasch ausgebeutet werden kann und in der That von Westeuropa aus nach Kräften ausgenützt wird. Anderer Art ist der Landweg; er gewährt nur ein langsames und schwieriges Vorwärtsschreiten, drängt aber zu höheren Zielen als bloßen Handelsgeschäften, erweitert sich Schritt für Schritt selbst zu einem Markt, und gestattet den Trägern einer überlegenen Kultur weithinaus im Interesse allgemeinen Fortschrittes Wurzel zu fassen und neue Keime zu treiben. Den mitteleuropäischen Völkern gehört der Landweg nach dem Orient und unter deutscher Führung wird er fortan zielbewußt zu betreten sein.

I.

Bisher sind die wirthschaftspolitischen Beziehungen zwischen Europa und dem Orient durch bloße Handelsgeschäfte von den westeuropäischen Völkern unter Englands Führung allzu einseitig entwickelt worden, während Mitteleuropa mit Oesterreich-Ungarn als Vorland nicht dazu gelangte, den Ländern des Orients freundnachbarlich die kräftigen Triebe seiner Kultur zuzuführen.

„Um den Orient kümmert sich hier Niemand“, schrieb 1853 der Bundestagsgesandte von Bismarck in einem Privatbriefe, „mögen die Russen oder die Türken in die Zeitungen setzen, was sie wollen, man

glaubt hier weder an Land- noch an Seegefechte und bestreitet die Existenz von Sinope, Kalafat und Scheffetil." Was damals in Frankfurt am Main vernachlässigt und versäumt wurde, hat in seinem ganzen Umfange erst der wirthschaftspolitische Geist der Gegenwart erkennen gelernt. In seinen wichtigsten Ursachen und bedeutsamsten Wirkungen war der Krimkrieg ein wirthschaftspolitischer und als solcher ist er von den Siegern ausgenutzt worden. Nachdem Engländer und Franzosen die Russen in der Krim besiegt, nachdem sie bei Gelegenheit der großen Truppen-, Proviant- und Materialtransporte nach dem Kriegsschauplatz die handelspolitische Bedeutung des Orients aus eigener Anschauung kennen gelernt hatten, beeilten sie sich, den Markt jener Länder, insbesondere der Balkanhalbinsel, wo Oesterreich fast ausschließlich geherrscht hatte, einzunehmen. Raslos und eifrig gingen namentlich die Engländer vor und drangen mit ihren Industrieerzeugnissen von allen Seiten in das Innere ein, von Konstantinopel, Salonichi, Dedeagadsch, Küstendje, Varna aus auf den von mitteleuropäischem Gelde erbauten Eisenbahnen, von der Sulina aus donauaufwärts bis nach Widdin, in die Häfen Südrußlands und Kleinasiens. Durch die Massenbeförderung von Getreide von und Kohlen nach dem Orient schafften sie sich mit stetem Verkehr und billigen Frachten eine breite und günstige Grundlage ihrer Handelsthätigkeit. Den Engländern und Franzosen folgten Schweizer, Belgier, Italiener und selbst Deutsche, während die Oesterreicher mehr und mehr zurückgedrängt wurden, seltsamer und charakteristischer Weise lange Zeit, ohne daß sie trotz ihrer zahlreichen Konsulate im Orient davon erfuhren. Erst als Wilhelm Pressel in der Mitte der siebziger Jahre auf Grund seiner Ermittelungen in mehreren Denkschriften nachwies, daß der Außenhandel des ottomanischen Reiches ohne Aegypten, welcher nach der Versicherung glaubwürdiger Gewährsmänner vor dem Krimkriege zu zwei Dritttheilen in österreichisch-ungarischen Händen gewesen, im Jahrzehnt 1863—1872 bereits zum größeren Theil an England übergegangen war, insbesondere daß in diesem Jahrzehnt an der jährlichen Einfuhr von 395 Millionen Mark England mit 192 Millionen Mark, Frankreich mit 58 Millionen Mark, Deutschland mit 50 Millionen Mark, Oesterreich-Ungarn mit 27 Millionen Mark, die Schweiz mit 16 Millionen Mark, Holland mit 12 Millionen Mark, Italien mit 11 Millionen Mark, Belgien mit 7 Millionen Mark theilhaftig waren, als sich Englands erstaunliches Uebergewicht auch an der untern Donau bis Widdin aufwärts herausstellte, als sich ergab, daß selbst die Occupationstruppen in Bosnien englische Waaren über Salonichi vortheilhafter als österreichische beziehen konnten, erst da wurde man in

Wien stutzig und begann zu erkennen, was Jahrzehnte lang versäumt worden war.

Begünstigt durch seine geographische Lage und auf Grund seiner geschichtlichen Entwicklung, hätte sich Oesterreich-Ungarn längst schon zu einer thatkräftigen und zielbewußten Wirthschaftspolitik dem Orient gegenüber ermannen sollen. Wirklich wurden unter dem Ministerium des trefflichen Bruck († 1859), als Lorenz von Stein auf die Bedeutung des Orients verwies, während Joh. Georg von Hahn zum erstenmale den westlichen Balkan durchforschte und ausgezeichnete Werke darüber veröffentlichte, einige verheißungsvolle Anläufe von Wien aus genommen. Allein weder Bruck's Nachfolger noch die großen Wiener Finanzinstitute faßten südöstliche Zielpunkte ins Auge. Auf der Wiener Börse insbesondere zog man Unternehmungen vor, bei welchen der österreichische Staat garantiren mußte, und strich auf Kosten desselben ohne Mühe und ohne Risiko beträchtliche Gewinne ein. Nicht weniger passiv verhielten sich dem Orient gegenüber auch Handel, Industrie und Wissenschaft in Oesterreich, weil man die wirthschaftliche Leistungs- und Verbrauchskraft der Balkanländer aus Mangel an genügender Kenntniß derselben unterschätzte. Man schweifte in die ferne, nach Mexiko, nach Ostasien, in die Südsee und übersah das Gute, das doch so nahe lag.

Während die Engländer schon in den sechziger Jahren mit türkischer Staatsgarantie die beiden Bahnen Rußschut-Varna (225 km.) und Küstendje-Czernawoda (64 km) gebaut und im Betriebe hatten, um in das östliche Bulgarien eindringen zu können, hatte Oesterreich-Ungarn bis zu Beginn der achtziger Jahre noch nicht einmal die wichtigsten südöstlichen Linien nach Belgrad, Brod und Novi an die bosnisch-serbische Grenze fertiggestellt. So mußte im Orient inmitten der seit dem Krimkriege dort eröffneten Konkurrenz der europäischen Länder das nächstgelegene Oesterreich-Ungarn, welches schon im Karlowitzer Frieden von 1699 mit der Türkei einen Handelsvertrag, im Passarowitzer Frieden von 1718 einen Meistbegünstigungsvertrag abgeschlossen hatte und bis in die Mitte dieses Jahrhunderts an erster Stelle stand, bedenklich zurückgedrängt werden, zunächst von England, Frankreich und Rußland.

Durch solchen Entwicklungsgang sind nicht nur die mitteleuropäischen, sondern in höherem Grade noch die orientalischen Länder in ihren wichtigsten Lebensinteressen geschädigt worden.

In ihrer Eigenart als Kapitalisten und Händler haben es namentlich die Engländer verstanden, die Länder des Orients rücksichtslos auszubeuten, ohne auf die wirthschaftliche Hebung derselben,

wie sie den Kolonien gegenüber stets im Auge behalten wurde, irgendwie bedacht zu sein. An seinem System der Ausbeutung muß England allerdings festhalten, will es im Orient noch länger das Feld behaupten, ja England muß es sich angelegen sein lassen, die bestehenden wirtschaftlichen Mißstände, insbesondere auch die mangelhaften Verkehrsverhältnisse, zu erhalten und so ist es in der That bestrebt, um nicht seine Kohlenausfuhr beeinträchtigt zu sehen, die Orientländer an der Ausnützung ihrer großen Steinkohlenlager zu Heraklea und Tirnowa zu verhindern und hat bisher nach dieser Richtung hin wirklich mit vollem Erfolge manipulirt, indem es sich zunächst bemühte, die erforderliche Verbesserung der gänzlich unzulänglichen Einrichtungen für die Ausbeute dieser Kohlenschätze und ihrer mangelhaften Verkehrswege zu hintertreiben. Noch immer herrscht die englische Kohle donauaufwärts bis Widdin, noch immer ist die Donau bis dorthin eine vorwiegend englische Straße, während die Donau doch den Donauländern gehören sollte. Von jeher waren die Engländer entschiedene Gegner des Anschlusses der türkischen an die mitteleuropäischen Bahnen, obschon die türkischen Bahnen, so lange sie bloße Rümpfe sind, den Blutumlauf des wirtschaftlichen Körpers zum Schaden des Landes ungleichmäßig vertheilen und von den natürlichen Ueberlandwegen gänzlich ablenken. Allein die Engländer finden durch jene Anschlüsse ihre Interessen gefährdet und intriguirend dagegen gelegentlich selbst mit unlauteren Mitteln, indem sie den Sultan vor Oesterreich-Ungarn warnen, welches Bosnien genommen und nach dem Ausbau der Anschlüsse leicht in Versuchung gerathen könne, »jusqu'au delà de Mitrowitza« nach Salonichi zu marschiren, welchen Hafen es, wie einmal »Daily News« behaupteten, dringend benöthige, um sich der deutschen Wirtschaftspolitik zu erwehren. In Wirklichkeit fürchten die Engländer nicht die Konkurrenz der Oesterreicher, welche sie bereits aus der Levante zurückgedrängt haben, sondern in den thatkräftigeren und leistungsfähigeren Deutschen einen gefährlichen, ja unbefugten Eindringling in ein Handelsgebiet, welches sie auf Grund ihres bisherigen Uebergewichtes als das Ihrige zu betrachten sich gewöhnt haben. Da den englischen Interessen wohl eine „Bagdadbahn“, nicht aber eine solche direct von Konstantinopel, sondern vom Mittelmeer, etwa von Alexandrette oder Suedje-Antiochia oder von Tripoli aus entspricht, so bekämpfen sie auch in diesem Punkte die Interessen der Türkei. Im Orient verfolgen die Engländer so rücksichtslos als möglich ihre eigenen wirtschaftlichen Interessen, und was sie darunter verstehen, das hat einmal Ende März 1876 der »Manchester Guardian« in nackten Zahlen ausgesprochen, indem er schrieb: „Die Politik unserer Regierung ist und muß durch die Sorge

für unsere Interessen bestimmt werden. Wir dürfen in dem Kampfe zwischen Rußland und der Türkei nicht außer Acht lassen, daß wir im ersteren Lande einen Abnehmer von Baumwollfabrikaten im Werthe von 700,000 Pf. St. besitzen, in der Türkei aber Baumwollfabrikate im Werthe von 7'300,000 Pf. St. absetzen."

Nicht weniger rücksichtslos hat die französische Konkurrenz im Orient, namentlich in Aegypten und Griechenland, lediglich ihre Interessen verfolgt und ausgebeutet, was nur immer ausgebeutet werden konnte. Nachdem Cypern und Aegypten von England besetzt worden, blickt Frankreich begehrllicher als zuvor nach der Levante, insbesondere nach Syrien. Was Frankreich dort soll und will, das hat unmittelbar nach Léon Say auf dem Jahresbankett der Lyoner Gesellschaft für politische Oekonomie vom 29. März 1883 Francis Charmes ausgesprochen, indem er im Anschluß an Léon Says Hinweise auf die Wichtigkeit auswärtiger Absatzgebiete für die französische Industrie aufs neue die Aufmerksamkeit der Franzosen auf das Mittelmeerbecken als auf eines ihrer günstigsten und natürlichsten Handelsgebiete lenkt. Er hat, die französischen Missionen im Libanon und in Palästina nach Kräften zu unterstützen, da diese die wahren Träger des französischen Einflusses seien. In Aegypten und Palästina müsse Frankreich dieselbe Politik befolgen wie in Tunis, in Tonking, auf Madagascar und in Neu-Caledonien.

In den Anlehensgeschäften mit den Orientländern, namentlich mit der Türkei, haben Engländer und Franzosen die äußersten Konsequenzen ihres Ausbeutungssystems gezogen. Den gewissenlosen Regierungsmännern der Pforte hat man von London und Paris aus das Geld förmlich aufgedrängt, freilich zu Wucherzinsen bis zu 15 Prozent, und dabei abgesehen von den Emissionsgewinnen derart operirt, daß in Folge der übermäßigen Zinsen die Türkei die geliehenen Kapitalien zum größten Theile zurückgezahlt hatte, als sie wegen Ueberschuldung ihren vertragsmäßigen Verpflichtungen nicht mehr nachkommen konnte. Von London und Paris aus ist auch der internationale Kapitalismus in die Türkei eingeführt worden und in seinem Gefolge die Korruption im großen Styl, gegen welche das alttürkische Bakschischwesen als ein harmloser Brauch erscheint.

Rußland seinerseits kann hinter seinen wirthschaftspolitischen Bestrebungen die politischen Ziele nicht verbergen, welche es sich vorgesetzt. Der europäischen Konkurrenz wirthschaftlich nicht gewachsen, will Rußland sich in den Besitz des Bosphorus setzen, um alsdann auch wirthschaftspolitisch mit Hülfe einer hohen Schutzjollmauer herrschen zu können, in welche es sicherlich möglichst weite Strecken der Balkanhalbinsel einschließen möchte.

Zu jenen Orientländern, welche inmitten der Konkurrenz der europäischen Mächte auf ihr wirtschaftspolitisches Gedeihen zu achten haben, ist namentlich auch Griechenland zu rechnen. Von Deutschland her sind den Griechen seit ihren ersten Befreiungskämpfen die lebhaftesten Sympathien zu Theil geworden und gegenwärtig kann Deutschland nur wünschen und dahin wirken, daß das neue Griechenland politisch und wirtschaftlich erstarke, während die Engländer und Franzosen in Folge ihrer eigenen Interessen Griechenlands Handel und Schifffahrt nicht gern aufkommen lassen können und Rußland vom politischen Standpunkte Griechenland nicht stark und unabhängig sehen möchte. Nur im Anhalt an Mitteleuropa kann Griechenland, nur in Verbindung mit dem deutschen Gewerbesleiß kann griechischer Handel in der Levante wieder eine selbstständige Stellung erringen.

Unter der bisherigen einseitigen Konkurrenz der europäischen Völker, unter einer wirtschaftspolitischen Fremdherrschaft, welche die Engländer anstrebten, indem sie den Orienthandel zu monopolisiren suchten, sind die Länder des Orients trotz all der Reichthümer, welche die Natur ihnen gespendet, arm geblieben, ja noch ärmer geworden und dem gänzlichen Verfall nur allzu nahe gerückt.

Diesem völligen Verfall, aus welchem sich die Orientländer durch eigene Kraft nimmermehr aufraffen können, vorzubeugen, erheischt das Lebensinteresse des großen mitteleuropäischen Wirtschaftsgebietes. Gegenüber den Sonderinteressen der Westmächte im Orient vertritt dieses Mitteleuropa die Interessen der Orientländer selbst; denn Mitteleuropa muß dahin streben, statt eines verfallenden ein aufblühendes Land, statt armer Schäfer reiche Bauern zur Nachbarschaft zu bekommen, damit ein für alle Theile ersprieflicher Güteraustausch ermöglicht werde. Nur mit Hülfe Mitteleuropas können die Länder des Orients zu lebensfähigen und selbstständigen Wirtschaftsgebieten erhoben werden, nur Hand in Hand mit Mitteleuropa vermögen sie einer gedeihlicheren Zukunft erfolgreich entgegenzustreben. Diese Hülfe aber wird anzubieten und darzubringen sein, nicht als Opfer, sondern als ein Gebot der Interessen, da Mitteleuropa krankt, wenn der Orient verfällt, und gesundet, wenn der Orient sich endlich wieder kräftigt.

II.

Was Deutschland seit dem Krimkriege vom Orient zurückgehalten hat, war keineswegs bloß seine damalige politische Schwäche.

In die zwei Jahrzehnte zwischen dem Krimkriege und dem Berliner Frieden fällt der gewaltige Aufschwung von Verkehr und

Industrie, welchem das deutsche Volk nicht mit ungetheilter Aufmerksamkeit folgen konnte, weil es sich für die großen Kämpfe um seine Einheit vorzubereiten hatte.

Verkehr und Industrie in ihrer modernen Gestalt sind vor etwa hundert Jahren aus den Bedürfnissen der europäischen Bevölkerung entstanden, doch erst in den letzten Jahrzehnten zu ihrer weltbeherrschenden Bedeutung entwickelt worden. Viele Jahrhunderte hindurch hatte sich die europäische Bevölkerung an gewisse Luxusartikel und Genußmittel ferner südlicher Zonen, in steigendem Maße vor Allem an den Verbrauch von Kaffee, Thee, Zucker, Tabak, Gewürzen u. dgl. m. gewöhnt. Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts nun hat der merkwürdige Prozeß begonnen, wie die rasch angewachsene europäische Bevölkerung, um möglichst jedem Einzelnen ihrer vielen Millionen jene Genüsse beschaffen zu können, den fernen Zonen gegenüber nicht mehr bloß als Konsument, sondern auch als Producent auftritt und anfangs Kleider und Werkzeuge, später auch Luxusartikel in immer größeren Mengen als allerwärts gangbare Tauschartikel gegen Kaffee zc. für die Ausfuhr anfertigt. Damals fingen die Engländer an, den industriellen Werth der langbekannten Baumwolle zu begreifen und diesen der modernen Massenproduktion seither unentbehrlichen Rohstoff auf Maschinen zu verarbeiten. Von jener Zeit her stammt der vorher ungeahnte Aufschwung von Produktion und Konsumtion in großem Maßstabe, welcher bald zur Heranziehung des Dampfes als bewegende Kraft für die Herstellung und später auch für die Beförderung der Waarenmassen drängte. Was einst ein Luxus war, wird nun in Massen verbraucht und wo ehemals ein Frachtwagen oder ein Segelschiff gemächlich dahinfuhren, da eilen jetzt Hunderte von Dampfschiffen und Eisenbahnzügen mit tausendfacher Ladung von Land zu Land, von Erdtheil zu Erdtheil.

In der That haben Verkehr, Handel und Gewerbe im Laufe dieses Jahrhunderts beispiellose Fortschritte gemacht, tiefgreifende Umwälzungen hervorgerufen und sich mit ihren Verheißungen und Forderungen in den Vordergrund des öffentlichen Lebens gedrängt. Wesentlich ihrem unwiderstehlichen Zusammenwirken verdankt die Gegenwart eine Ausbildung des internationalen Vertragswesens und der nationalen Gesetzgebung, wie sie keine frühere Zeit gekannt hat. Hieraus haben ohne Zweifel alle beteiligten Völker, die vorgeschrittensten indessen den größten Nutzen gezogen. Aus dem Welthandel hatte England schon Jahrhunderte lang als Beherrscherin des offensten und leichtesten Verkehrsmittels, des Seeweges, seine beste Kraft gewonnen. Nach Heranziehung des Dampfes für Verkehr und Gewerbe konnte

es seine Ueberlegenheit erst recht ausnützen und befestigen. Auf dem europäischen Festlande saßen die übrigen Völker und vermochten nur langsam zu begreifen, daß auch sie zielbewußt in die neue Weltwirthschaft eintreten mußten, um inmitten derselben eine ihrer politischen Bedeutung entsprechende Stellung zu erringen. Als die Eisenbahnen erfunden worden waren, hätte Deutschland mit ihrer Hülfe bestrebt sein sollen, die ehemals vielbefahrenen Ueberlandwege gegenüber dem Seewege wieder konkurrenzfähig zu machen und durch Ausbau eines zweckmäßigen Eisenbahnnetzes, wie es rechtzeitig Friedrich List entworfen, unter Anschluß der übrigen Staaten sich auch verkehrspolitisch wieder in die Mitte Europas zu versetzen, wo es ehemals als Vermittler zwischen Abendland und Morgenland als erste Handelsmacht Europa's gestanden. Allein das Deutschland des Bundestages war anderweitig zu sehr beschäftigt. Fleißig strebte zwar das Individuum auf und langsam vollzog sich auch in Deutschland die Umwandlung aus einem Agrikulturland zu einem Industrieland. Indessen erst nachdem die nationale Einigung und das politische Nationalbewußtsein erwacht war, nachdem die Gründerzeit mit ihren langen Nachwehen zur Einkehr und Sammlung gemahnt und schließlich durch eine neue Wirthschaftspolitik auch ein wirthschaftspolitisches Nationalbewußtsein erweckt worden war, erst als mit Hülfe der Fortschritte in Verkehr, Handel und Gewerbe die nordamerikanische Konkurrenz so fühlbar auftrat und Rußland seinen Markt mehr und mehr verschloß, erst da trat auch Deutschlands Regierung und Bevölkerung in den großen weltwirthschaftlichen Konkurrenzkampf der Völker zielbewußt ein.

Deutschlands Streben ist ein ernstes und wird nach vielen Richtungen hin mit Erfolg gekrönt. Dennoch entbehrt es mehrfach noch jener Selbstständigkeit und Initiative, welche sich eigene Bahnen suchen, um größere Erfolge zu erzielen. Just da, wo ehemals unter günstigeren und jetzt wiederum unter den neuesten Verkehrsverhältnissen des deutschen Mitteleuropa geographisch natürliches und wirthschaftlich ergänzendes Handelsgebiet gelegen ist, just dem europäischen und asiatischen Orient gegenüber, hat Deutschland es bisher verabsäumt, so, wie es die Praxis der modernen Industrie gebietet, anbietend und anpreisend aufzutreten und wesentlich deshalb ist es dort von zielbewußteren Konkurrenten verdrängt worden. Läßt das Gewerbe sich suchen, arbeitet es vorzugsweise nur auf Bestellung, so ist die Industrie darauf bedacht, in Massen und möglichst wohlfeil für ein Angebot zu fabriciren, welches der Handel eifrigst betreiben muß. Die englische Industrie bot fortwährend an und eroberte sich allmählich den Orient, während Deutschlands Gewerbe sich auf den Breslauer und Leipziger Messen von

seiner alten orientalischen Kundschaft suchen ließ, bis es von derselben über das anderweitige bequemere Angebot vergessen wurde.

Allein zwischen Mitteleuropa und dem Orient hätten sich entferntere Nationen niemals so breit eindringen können, wenn die natürlichen Verkehrswege einigermaßen in Stand gehalten und ausgebaut und nicht so flüchtig vernachlässigt worden wären. Während England und Frankreich ihre Verkehrslinien mit dem Orient verbesserten und auf Grund dessen ihre Handelsbeziehungen belebten, hat man von Mitteleuropa her die drei nach dem Orient führenden uralten und wohlbekannten Straßengruppen, den Donaustrom, die Ueberlandbahnen und den Seeweg durch die Adria über alle Maßen vernachlässigt. Noch immer hat Deutschland seine natürlichen Verkehrswege mit dem Orient nicht ausnützen können und mit großen Anstrengungen weite Umwege aussuchen müssen, um überhaupt mit dem Orient in Verbindung zu bleiben. An diesen Uebelständen trägt als oberherrschende Vormacht über jene direkten Orientwege ausschließlich Oesterreich-Ungarn die Schuld. In bedauerlicher Kurzsichtigkeit hat dieses Oesterreich seinen Beruf bis jetzt verfehlt, hat es die Donaustraße in einem den Anforderungen des modernen Verkehrs durchaus ungenügenden Zustande belassen, gegenüber den Orientbahnbauten eine bedenkliche, unfruchtbare und geradezu hemmende Thätigkeit entwickelt und dem Rückgange Triest's theilnahmlos zugesehen und das seit Jahrzehnten unter liberaler wie konservativer Regierung, zur Zeit des sogenannten volkwirthschaftlichen Aufschwunges wie inmitten der erziehenden Noth des allgemeinen Rückganges und bis zur Stunde ist über die Abhülfe dieser Mißstände nichts Anderes zu berichten, als daß dieselben endlich erkannt und allerlei Pläne und Beschlüsse zu ihrer Beseitigung festgestellt worden sind. Noch ist dem Willen nirgend die That gefolgt.

Wenn die politischen und wirthschaftlichen Schwächen der österreichisch-ungarischen Monarchie es einigermaßen erklärlich machen, daß auf der Donau die Schifffahrtshindernisse nicht beseitigt wurden, während die Westmächte die Donaumündungen öffneten, welche Rußland absichtlich hatte versanden lassen, wenn es sich entschuldigen läßt, daß zur Hebung Triest's und seines Verkehrs wesens see- und landwärts trotz aller Mahnungen lange Zeit Nichts und zuletzt nur Unzulängliches geschah, so kann allein aus den Schwächen Oesterreichs-Ungarns die Haltung der Regierung in der Orientbahnfrage nicht begründet und nicht entschuldigt werden. In dieser Frage ist Oesterreich-Ungarn selbst das noch immer nicht überwundene Hinderniß gewesen, welches den Ausbau der Orientbahnanschlüsse bis zur Stunde vereitelt hat.

Wenn das mitteleuropäische mit dem türkischen Eisenbahnnetz noch immer nicht in Verbindung gebracht worden, wenn es noch nicht gelungen ist, nach Fertigstellung der türkischen Bahnrümpfe im Jahre 1872 den Ausbau der Lücken zwischen dem mitteleuropäischen und türkischen Eisenbahnnetz in einer Gesamtlänge von etwa 750 km durchzusetzen, so ist dafür in letzter Linie die österreichisch-ungarische Regierung verantwortlich zu machen, da ohne die Hilfe derselben die theilhaftigen Vertreter unsauberer Spekulationen längst in ihr dunkles Nichts zurückgedrängt worden wären. Vor länger als einem halben Jahrhundert wurde die erste Lokomotivbahn in Betrieb gesetzt, seit einem Vierteljahrhundert ist das mitteleuropäische Eisenbahnnetz in seinen Hauptlinien ausgebaut worden und vermittelt, belebt und befruchtet den gesammten Verkehr; seit dem Jahre 1875 erfreut sich auch das türkische Reich eines Eisenbahnnetzes — allein zwischen den türkischen und mitteleuropäischen Bahnen sind im Interesse der Bestrebungen eines grundsatzlosen Spekulanten so große Lücken gelassen worden, daß ein direkter Eisenbahnverkehr zwischen Mitteleuropa und dem türkischen Reiche nicht möglich ist und von beiden Seiten her auf alle die vielfachen Annehmlichkeiten und fruchtbringenden Vortheile eines solchen für den Handel bis zur Stunde Verzicht geleistet werden muß. Wer in der winterlichen Jahreszeit den Weg zwischen Konstantinopel und Wien oder Berlin zurückzulegen hat, findet Gelegenheit, zwischen Varna und Konstantinopel alle die Unannehmlichkeiten und Schwierigkeiten kennen zu lernen, welche der Mangel einer ununterbrochenen Eisenbahnverbindung im Gefolge hat. Fortwährend erleiden die Lloyd-Schiffe wegen der Stürme auf dem schwarzen Meere beträchtliche Verspätungen und wenn in Giurgewo wegen des Eisgangs auf der dort etwa 1100 Meter breiten Donau jedwede Ueberfahrt eingestellt ist, stockt der Verkehr vollends.

Was da unter den Augen Europas ungeahndet geschehen, ist schier unbegreiflich und unter den heutigen Verhältnissen wohl nicht zum zweiten Male möglich. Mit Hilfe blendender Ankündigungen und bezahlter Zeitungen, namentlich der allezeit käuflichen liberalen Wiener Tagespresse, entlockt man dem mitteleuropäischen Publikum für den Bau einer großen mitteleuropäisch-türkischen Eisenbahnlinie gegen 300 Millionen Mark, verwendet etwa 140 Millionen Mark für den Bau von türkischen Bahnrümpfen, welche den Verkehr der Türkei mit Mitteleuropa ab- und ans Meer den Engländern und Franzosen zuleiten, steckt den Rest von 160 Millionen Mark als Gewinn in die Tasche, intriguiert gegen den Ausbau dieser Bahnen, um nicht den ausbedungenen Pacht zahlen zu müssen und erfreut sich in

diesem Thun der fortgesetzten Unterstützung der Regierung Oesterreich-Ungarns, trotzdem dessen Bevölkerung unter den inscenirten Aktionen und Intriguen am meisten geschädigt worden.

Manchem wird es unglaublich erscheinen, daß die österreichische Regierung sich nicht scheute, zwei internationale Glücksritter, wie Langrand-Dumonceau und Hirsch, in Konstantinopel empfehlend einzuführen. Und doch ist das geschehen. Zweifeln gegenüber mag wiederholt werden, was im Abgeordnetenhaus des österreichischen Reichsrathes am 15. Januar 1878 der angesehenere liberale Abg. Freiherr von Ischock, ohne Widerspruch zu finden, feststellte: „Auf unmittelbare Einflußnahme der österreichischen Regierung wurde der belgische Bauunternehmer Langrand-Dumonceau von Seite der türkischen Regierung mit dem Ausbau des türkischen Eisenbahnnetzes betraut. Es vergingen Jahre und es wurde durch diesen Bauunternehmer gar Nichts geleistet. In Folge dessen mußte die österreichische Regierung ihren Schützling Langrand, ich sage, sie mußte ihn fallen lassen und es wurden ebenfalls wieder auf direkte Einflußnahme der österreichischen Regierung mit dem Bauunternehmer Baron Hirsch Verhandlungen eingeleitet.“ Zwischen Langrand-Dumonceau und Hirsch besteht aber kein anderer Unterschied, als daß Letzterer es nicht nur verstanden hat, sich dem ordentlichen Richter zu entziehen, sondern sich auch bis zur Stunde die Protektion Oesterreich-Ungarns zu sichern.

In der Frage der Orientbahnen war Oesterreichs Haltung von Anfang an, seitdem Baron Hirsch und Graf Beust den Türkenlooschwindel gemeinsam inscenirten, eine zweideutige und Oesterreich ist sich in dieser Haltung bis auf den heutigen Tag konsequent geblieben. Von Wien aus wurde Langrand-Dumonceau und, als dieser Abenteuerer gestürzt war, Baron Hirsch als dessen Nachfolger für das Unternehmen der türkischen Eisenbahnen empfohlen. In Wien hatte man nichts dagegen einzuwenden, daß der Bau dieser Bahnen am entgegengesetzten Ende, von der Meeresküste her, und nicht an der Grenze der Monarchie begann, im Gegentheil, mit Graf Beust verbündet wagte es Baron Hirsch, mit dem Bau der Bahn Novi-Banjaluka die berechtigten Hoffnungen des österreichischen Handels nur scheinbar zu erfüllen, um sie später desto vollständiger zu vernichten. Von Wien aus sandte man keinen Protest nach Konstantinopel, als Baron Hirsch im Jahre 1872 seinen Vertrag mit der Pforte abänderte und durch Abwälzung der fehlenden Anschlüsse auf die schwachen Schultern der Pforte den Ausbau der Orientbahnen auf ungewisse Zeit verschob. Und da Gelegenheit gegeben ward, all' das Versäumte gutzumachen und die nationalen Interessen zu wahren, im Berliner Frieden von 1878, da hatte Oester-

reich Ungarn Unterhändler, welche es sich angelegen sein ließen, in dem Vertrage vor allem die Rechte der Gesellschaft Hirsch sicher zu stellen. Anstatt dem Berliner Kongreß im Interesse der Balkanhalbinsel wie Mitteleuropas vorzuschlagen, daß die betheiligten Staaten, die Türkei, Serbien und Bulgarien, einfach verpflichtet werden, den Ausbau der vertragsmäßigen Anschlüsse — jeder auf seinem Gebiete — innerhalb drei Jahren zu vollenden, was allerdings den Interessen des Baron Hirsch nicht entsprochen hätte, anstatt die Orientbahnfrage im Verein mit Deutschland auf dem Kongresse selbst thatkräftig zu lösen, schlug man neue Anwege ein, nahm dem Kongresse und damit auch dem Deutschen Reiche die Möglichkeit der Mitwirkung und ließ der sog. „Conférence à quatre“, einer Vereinigung der betheiligten Staaten unter Oesterreichs Vorsitz, die Erledigung einer Angelegenheit übertragen, in deren Einzelheiten einzudringen die übrigen Mächte und namentlich Deutschland verhindert werden sollten. In dieser Viererkonferenz hofften offenbar diejenigen wohlbekannten österreichischen Unterhändler im Berliner Frieden, welche die Interessen der Gesellschaft Hirsch wahrnahmen, auf's Neue im Trüben zu fischen, die Angelegenheit noch mehr zu verwirren und schließlich in ihrem Sinne auszutragen. Das wäre vielleicht gelungen, wenn nicht zu Langrand-Dumonceau und Baron Hirsch in der Person des Herrn Bontour ein dritter Günstling und Mitunternehmer der Orientbahnen auf dem Schauplatz erschienen und ihm zu Wunsche von Oesterreich mit Serbien ohne Rücksicht auf die Viererkonferenz und vor dem Zusammentreten derselben jenes Sonderübereinkommen abgeschlossen worden wäre, welches die ursprünglich festgesetzten Abmachungen durch eine auffallenderweise zum Nachtheil der deutsch-österreichischen Handelsinteressen veränderte Führung der Linie und hiemit den Berliner Vertrag selbst alterirte. Anstatt auf den Ausbau der Anschlüsse zu dringen, hat Oesterreichs Diplomatie sich seither darauf beschränkt, diese veränderte Führung des Abzweigungsanschlusses durchzusetzen, was ihr auf dem Papier allerdings endlich gelungen ist. Hiermit ist die wirkliche Lösung der Anschlußfrage nicht nur nicht gefördert, sondern auf's Neue in die ferne gerückt worden, und zu nicht geringer Genugthuung der russisch-bulgarisch-englisch-französischen Interessenten sind die Lücken geblieben, wie sie Baron Hirsch im Jahre 1872 durch seinen Vertrag mit käuflischen Staatsmännern der Pforte festgesetzt hat. Schon heute läßt sich mit Bestimmtheit behaupten, daß die Vereinbarung der Viererkonferenz in Bezug auf die Fertigstellung der Anschlüsse zum 15. Oktober 1886 nicht innegehalten, sondern voraussichtlich jahrelange Verzögerungen erleiden wird. Das befürchtet offenbar der österreich-ungarische Minister

des Aeußern selbst, da er in der Sitzung der ungarischen Delegation vom 26. Oktober 1883 bemerkte: „Eine eventuelle Garantie dafür, daß der Vertrag auch wirklich eingehalten werde, ist zwar nicht vorhanden, aber die internationale Konvention bietet solche Mittel, die eine Intervention ermöglichen und somit eine Verwirklichung des Vertrages sichern.“ Sollte jemals ernstlich, was vorerst noch zu bezweifeln, irgend welche Intervention versucht werden, so könnte sie der Türkei gegenüber nur der Gesellschaft Hirsch zu Gute kommen, welche der Minister ohne Zweifel im Auge hatte, als er das Angebot eines entsprechenden Unternehmers erwähnte, welcher, wie er sagte, geneigt sei, die kleineren noch fehlenden Eisenbahnstrecken in der Türkei auszubauen, sowie das ganze Geschäft zu übernehmen. Wenn Oesterreich-Ungarn nunmehr dahin strebt, die Gesellschaft Hirsch der Pforte aufs Neue aufzudrängen, so würde es seiner bisherigen Orientbahnpolitik, welche auf unbefangene Kreise den Eindruck machen muß, als wäre sie von Baron Hirsch selbst inspirirt, die Krone aufsetzen.*)

Grundsatzlose Spekulanten und pflichtvergessene Beamte können allerwärts vorkommen. Aber daß ein Staat so gefährliche Elemente Jahre lang schalten und walten, ja sogar mit Auszeichnung hervortreten läßt — während der Pariser Ausstellung des Jahres 1878 war Baron Hirsch offizieller Repräsentant Oesterreich-Ungarns und empfing in seinen, von der anständigen Gesellschaft längst gemiedenen Räumen im Namen der Regierung Oesterreich-Ungarns —, daß ein Staat sich mit solchen Elementen identifizirt, indem er ihre Interessen zu den seinigen macht, das konnte wohl nur in dem Lande der Unwahrscheinlichkeiten vorkommen. Wie die Wiener Diplomatie es sich angelegen sein läßt, zwischen Baron Hirsch und den Balkanstaaten zu vermitteln, ist u. A. aus dem Bericht der Eisenbahnkommission der bulgarischen Nationalversammlung zu ersehen, welche am 8. Oktober 1883 die Vereinbarungen der Wiener Konferenz genehmigte. In diesem Bericht heißt es: „Die bulgarischen Delegirten unterzeichneten erst dann die Konvention, nachdem Oesterreich-Ungarn formell versprochen hatte, die türkische Bahngesellschaft (Hirsch) zu bewegen, auf alle derselben durch Artikel X des Berliner Vertrages zugesicherten Rechte in Bulgarien zu verzichten.“ Weshalb hatte man damals von Wien aus diese Bestimmung über die Rechte der Gesellschaft Hirsch überhaupt in den

*) Bereits Anfangs November 1883 berichteten die Wiener Blätter von neuen Differenzen in Betreff des Anschlusses Wranja-Prästina zwischen Oesterreich-Ungarn und der Pforte. Letztere hatte Eipljan unweit Prästina als Anschlußpunkt bezeichnet, wogegen von Wien aus Einwendungen erhoben wurden. Es ist nicht abzusehen, wann die erforderliche Einigung zu Stande kommen wird.

Berliner Vertrag hineingebracht? Weshalb ließ man in Wien diese Bestimmung nummehr fallen? Ist es beiläufig zulässig, internationale Verträge so einseitig abzuändern? Auf Grund welchen Rechtes darf Graf Kalnofy, wie er es den Delegirten der bulgarischen Eisenbahnkommission gegenüber gethan, die Versicherung geben, daß nummehr alle Ansprüche der Gesellschaft Hirsch in Bulgarien hinfällig geworden seien? Wie steht es dann mit den entsprechenden Pflichten dieser Gesellschaft? Anstatt die Gesellschaft Hirsch zur Ausführung auch derjenigen Bestimmungen des Vertrages von 1872, welche den Ausbau der Bahnen betreffen und bewirken sollen, anzuhalten, ist man in Wien noch immer bemüht, die natürliche Lösung der Anschlußfrage zu erschweren.

In diplomatischen Kreisen konnte das bedenkliche Zusammengehen zwischen der österreichisch-ungarischen Regierung und Baron Hirsch nicht unbemerkt bleiben, doch wurden von keiner Seite Vorstellungen dagegen erhoben. Von Berlin aus mochte man der befreundeten Regierung umfoweniger d'reinreden, als dort die Angelegenheit der Orientbahnanschlüsse bis in die jüngste Zeit als eine untergeordnete angesehen wurde. In St. Petersburg und London dagegen freute man sich im Stillen über die Verblendung eines Staates, welcher so eifrig gegen sein eigenstes Interesse arbeitete.

Ungefihts dieser unerfreulichen Thatsachen und Verhältnisse darf man in Deutschland wohl fragen: Ist es noch ferner erträglich, daß das deutsche Mitteleuropa sich in seinem natürlichen Handelsgebiet, in den südosteuropäischen Staaten, verdrängt sehen muß von den ferngelegenen westeuropäischen See- und Handelsmächten? Ist es unabänderlich, daß auf der Donau stromaufwärts bis Widdin und mit den Eisenbahnen bis in das Herz der Balkanhalbinsel englische Waaren auf dem Seewege eindringen und wiederum auf dem Seewege englische Kaufleute im Austausch dagegen die Bodenerzeugnisse jener Länder nach Europa bringen, darunter alljährlich hunderttausende Centner von Getreide auf so weitem Umwege nach Mitteleuropa selbst? Wie ist es zugegangen, daß dem deutschen Handel geradezu unberechenbare Nachtheile zugefügt worden sind, weil mit deutsch-mitteleuropäischem Kapital in der Türkei Schienenwege gebaut wurden, welche nicht nach Mitteleuropa, sondern auf verschiedenen Punkten an's Meer, an die große Handelsstraße führen, wo Deutschlands mächtigste Konkurrenten herrschen, also Letzteren zu Gute kamen?

Bis zum heutigen Tage hat das Deutsche Reich in der Orientbahnfrage eine zurückhaltende Stellung eingenommen, ja, als im Sommer 1882 Baron Hirsch mit dem Hause Bleichröder in Berlin

verhandelte, um die Lage durch neue Transaktionen zu verwickeln, mußte es eine Zeit lang scheinen, als ob diesem Beginnen in der damaligen deutschen Vertretung ein Protektor entstanden wäre und Deutschlands noch unbefleckter Ruf am goldenen Horn schwebte eine Zeit lang in Gefahr. . . . Deutschland hat sich nur allzu vertrauensvoll der Führung des befreundeten Kaiserstaates überlassen in der Annahme, daß derselbe als nächster Nachbar des Orients seine und hiermit Mitteleuropa's Interessen kräftig wahrnehmen werde. Nachdem kein Zweifel darüber obwaltet, daß diese Annahme eine irrige gewesen, wird Deutschland nunmehr genöthigt sein, will es die Angelegenheit nicht auf unabsehbare Zeit verschleppt sehen, selbstständig die Initiative zu ergreifen. Wer diese künstlich verwickelte Angelegenheit eingehend durchforscht, wird zu der Ueberzeugung kommen, daß eine autoritative, auch die Ansprüche der deutschen Loosbesitzer berücksichtigende Untersuchung der Orientbahnanschlußfrage von Seiten des Deutschen Reiches in hohem Grade erwünscht, ja im Interesse des deutschen Handels und Verkehrs mit der Levante dringend geboten und einzig und allein geeignet ist, den trotz aller Konventionen noch immer in weiter Ferne stehenden Ausbau der Orientbahnanschlüsse zu beschleunigen. Man unterschätze diese Angelegenheit nicht. Nicht mit Unrecht ist hervorgehoben worden, daß die Balkanfrage in erster Linie als Eisenbahnfrage erscheint und zunächst von diesem Gesichtspunkt aus behandelt und ihrer Lösung nähergeführt werden muß.

Ohne eine deutsche Intervention werden die orientalischen Bahnen noch auf Jahre hinaus bleiben, was sie von 1873 bis 1885 gewesen sind: todte Sackbahnen zu Gunsten der englischen und französischen Konkurrenz und zugleich der Spielball einer internationalen und mehr oder minder deutschfeindlichen Finanzspeculation.

An der Denkschrift „Deutschland und die Orientbahnen“, dem Vorläufer dieses Werkes, ist die Kühnheit des Angriffes gegen einflußreiche, wenn auch grundsatzlose Vertreter der hohen Finanz bedenklich erachtet und angedeutet worden, vor diesem nur allzu mächtig gewordenen Factor besser die Waffen zu strecken, da ja gegen ihn doch Nichts auszurichten sei. Solcher Rath kann indeß, obschon vielleicht wohlgemeint, nicht befolgt werden, da dieser Angriff mit unüberwindlichen Waffen begonnen zum Siege führen wird. Denn unüberwindlich ist zu allen Zeiten, wenn es im Dienste von Recht und Wahrheit gestanden, das freie Wort gewesen; es hat Altäre und Kronen gestürzt, Ueberlieferungen und Einrichtungen beseitigt und wird fertig werden auch mit der Geld- und Börsenaristokratie des letzten Viertels des neunzehnten Jahrhunderts und wenn sie Millionen von goldenen

Rollen für ihre Interessen auf Regierung, Parlament und Presse einwirken lassen wollte.*)

Ist einmal die erste mitteleuropäisch-türkische Bahn endlich ausgebaut, dann werden voraussichtlich bald Konkurrenzlinien entstehen, deren bereits mehrere entworfen worden sind. Zunächst wird Konstantinopel durch den Ausbau der langgeplanten Strecke Jamboli-Schumla auch über Bukarest mit dem europäischen Eisenbahnnetz zu verbinden und so dem ungarisch-serbischen ein galizisch-rumänischer Konkurrenzweg entgegenzustellen sein. Ferner plant man im Anschluß an die österreichisch-ungarische Staatseisenbahn in Bukarest eine Orientbahn von Krajowa oder Slatina an der rumänischen Bahn nach Nikopolis oder Sistowa an der Donau über den Balkan durch den Schipka-Hainkiöj- oder Elenapafß mit Benutzung der Linie Tirnowa-Jamboli bis Jeni-Sagra. Beide Verbindungen können durch den Ausbau verhältnißmäßig kurzer, wenn auch schwieriger Strecken (Jamboli-Schumla 230 km, Krajowa-Jeni-Sagra 176 km) hergestellt werden und haben ihrerseits volle Existenzberechtigung. Im Anschluß an die österreichisch-ungarische Staatsbahn bei Orsowa über Krajowa, Rakowa, Sofia hat endlich Pressel schon im Jahre 1873 eine Linie nach Kavala oder Orfano am ägäischen Meere in Vorschlag gebracht, welche unter allen Bahnen der illyrischen Halbinsel wegen der fruchtbaren Thäler, welche sie durchzieht, weitaus den stärksten Binnenverkehr aufzuweisen haben wird.

Im Weltverkehr wird zunächst die Anschlußlinie nach Salonichi eine bedeutende Rolle zu spielen und alsbald eine weitere östliche Verschiebung des Personen-, Post- und Eilgutverkehrs zwischen Europa und Aegypten und dem fernerem Orient zu bewirken berufen sein; denn

*) Es ist die Orientbahnfrage namentlich in jüngster Zeit von der Tagespresse fortgesetzt und eingehend, aber in der Regel so tendenziös und zusammenhanglos, nicht selten auch so irreführend und kenntnißlos erörtert worden, daß die unbefangene öffentliche Meinung in Mitteleuropa zu einer bewußten und selbstständigen Stellungnahme gegenüber der zukünftigen Entwicklung des Orients nicht gelangen konnte. Als die dem Orient nächstbenachbarte hätte wohl die Wiener Tagespresse in erster Reihe fortlaufende Aufklärungen geben sollen und können; allein unter dem Banner von Deutschthum und Liberalismus, welches sie besaßen, ohne von den deutsch-liberalen Parteiführern Oesterreichs desavouirt zu werden, sind gerade die großen Tageszeitungen Wiens ausgeprägte Interessentenorgane, welche nach den Grundsätzen von Börsen- und Kommissionsgeschäften redigirt werden und, soweit sie nicht bereits österreichischen und französischen Geldmännern verpflichtet sind, gegen entsprechende Abfindung jederzeit reproduciren, was eine Partei- oder Spekulantengruppe in die Oeffentlichkeit bringen will. Vor den Auslassungen der Wiener Tagesblätter muß geradezu gewarnt werden, damit nicht auch in Deutschland die öffentliche Meinung getäuscht und das Gemeinwohl geschädigt werde.

diese Linie gestattet für den Verkehr über Aegypten und den Suezkanal die längste Benützung des schnelleren und sicheren Landweges in Europa und erhebt hiedurch Salonichi und später Piräus weit über die Bedeutung von Brindisi, welches bisher als letzte Landstation für Orientreisen so verkehrsbelebt dagestanden. Nicht nur die Eisenbahnstrecke Wien-Salonichi ist um 200 km kürzer als diejenige von Wien nach Brindisi, sondern auch, was mehr sagen will, die Seeüberfahrt nach Alexandrien wird von Salonichi aus um 300 km verkürzt und der Ueberfahrt von Brindisi zum Mindesten den Eilverkehr der Länder des nördlichen, mittleren und östlichen Europas entziehen. Wie bekannt, ist allein dieser Eilverkehr zwischen England und Indien sehr beträchtlich. Derselbe wird jährlich auf 55,000 Reisende und 50,000 Pakete geschätzt. Anfangs nahm dieser Verkehr seinen Weg durch den Mont-Cenis nach Brindisi, während er seit der Eröffnung des Gotthardtunnels größtentheils auf diese kürzere Verbindung übergegangen ist. Unmittelbar nach Vollendung des Anschlusses nach Salonichi beabsichtigen dort verschiedene Gesellschaften einen regelmäßigen, vorerst mehrmals wöchentlichen, später täglichen Dampfschifffahrtsdienst zwischen Salonichi und Alexandrien einzurichten, und zwar in Gestalt direkter Eilfahrten ohne Zwischenstationen bei 6 1/2 stündiger Fahrzeit.

Bisher war Salonichi nächst der Hauptstadt der wichtigste Hafenplatz der europäischen Türkei, der zukünftige Einschiffungshafen für den Verkehr nach und von Aegypten und dem Orient, von Mitteleuropa aus auf dem Landwege nicht zugänglich, sondern Personen und Güter dorthin mußten in Triest oder Venedig eingeschifft werden und, um nach Salonichi zu gelangen, eine fünf- bis sechstägige Seereise zurücklegen, da zwischen Mitrowitz und den Bosnischen Eisenbahnen eine fast wegelohe und unfahrbare Verkehrslücke von etwa 400 km vorhanden ist. Dieses Verkehrsverhältniß war so unerträglich, daß wenigstens in Bezug auf den Briefpostenverkehr Abhilfe geschaffen werden mußte. Von Usküb in Macedonien geht seit Februar 1885 wieder, wie vor dem letzten russisch-türkischen Kriege, eine Tartarenpost mit Briefen nach der serbischen Grenze bei Vranja, wird dort von den serbischen Kariolposten weiter befördert und alsdann von den österreichisch-ungarischen Posten übernommen. Trotzdem bleibt ein Brief zwischen Wien und Salonichi noch immer 105 Stunden unterwegs.

Alle übrigen orientalischen Bahnen dürften, insoweit sie nicht als Lokalbahnen und Mittel zum Wiederaufbau bestimmter Gegenden, sondern für den durchgehenden Weltverkehr berechnet sind, noch lange Zeit auf ihre Verwirklichung zu warten haben, insbesondere auch die

englischerseits angestrebte Ueberlandbahn von Alexandrette nach Bagdad und Indien. Gegenüber den Vortheilen des erweiterten und beschleunigten Dampfschiffverkehrs fallen die gewaltigen Hindernisse, welche bei dem Bau der asiatischen Zukunftsbahnen zu überwinden sind, vorerst allzu schwer ins Gewicht. Wenn lediglich wirthschaftliche und nicht auch politische Erwägungen maßgebend wären, würde für den europäischen Eilverkehr nach Mittelasien und selbst nach Indien die Benützung der südrussischen, bis Wladikawkas bereits vollendeten Bahn am vortheilhaftesten erscheinen, welche über den Kaukasus zunächst bis zur persischen Hauptstadt fortgeführt werden und verhältnißmäßig die günstigsten Betriebsverhältnisse aufzuweisen haben wird.

In den ferneren Orient führt von Europa aus im Anschlusse an den Seeweg der Suezkanal. Als ein kühner Geist dieses große Verkehrswerk plante, stieß er allerwärts auf Unverständnis oder Feindschaft und jetzt, nachdem es glücklich zu Ende geführt worden und sich glänzend bewährt hat, muß die beschämte Gegenwart in dem Suezkanal eine Thatsache erkennen, welche nicht nur in dem Verkehr zwischen Europa und dem ferneren Orient, sondern in den bisherigen Handelsbeziehungen der alten Welt eine gewaltige Veränderung, eine partielle Umwälzung hervorzurufen geeignet ist. Seitdem die europäische Menschheit wirthschaftspolitisch zu empfinden begonnen, hat sie den Weg nach Indien gesucht, anfangs zu Lande, später zur See. Viele Jahrhunderte verflossen bis zur Entdeckung des Seeweges um Südafrika, welchen abgekürzt zu sehen erst der Gegenwart beschieden sein sollte. Nun, da der Wandel die alte Richtung wieder einschlägt, wird ihm auch der Handel folgen müssen, langsam und widerstrebend, doch unausbleiblich. Der rastlose Unternehmungsgeist, welcher in alter Zeit die Griechenstädte Massilia, Cumä, Neapolis, Pästum, Rhegion, Tarent, Brundisium und Ancona und im Mittelalter die italienischen Handelsrepubliken aufblühen ließ, erwacht aufs Neue in den Emporien des Mittelmeeres und sie entwickeln angesichts der zu ihren Gunsten wiederhergestellten Verkehrslage von ehemals, zielbewußt von ihren Staatsregierungen gefördert, eine gesteigerte Handelsthätigkeit. Dieser Umschwung kann sich nur langsam vollziehen und daß er bereits wirklich begonnen hat und verspürt wird, ist erstaunlich genug und wohl vorzugsweise durch die tiefgehende Neigung des modernen Handels zur Anknüpfung möglichst unmittelbarer Beziehungen ermöglicht worden. Nicht ohne Sorge verfolgt man in England diesen Umschwung. Man bemerkt eine Abnahme des englischen Wiederausfuhrhandels und fürchtet für die Zukunft der englischen Handelschiffahrt. Noch steht England fest und sicher in der Mitte des Handels der alten Welt,

allein verschiedene Umstände wirken zusammen, um diese Stellung in ihren Grundstützen zu erschüttern. Indem es in schwierigen Fragen rechtzeitig den Boden der Thatsachen zu betreten wußte, ist es dem klugen Volke oft gelungen, selbst aus Gefahren Nutzen zu ziehen und so hat denn der englische Handel ungesäumt auch die Vortheile des neuen ihm sonst nicht willkommenen Verkehrsweges sich angeeignet und dabei alle anderen Völker weitaus überflügelt. Ja, durch den Ankauf von 176,000 Actien der Suezkanalgesellschaft ist England zu zwei Fünftel des Kanals dessen Eigenthümer geworden und ist im Begriffe, trotz aller Schwierigkeiten auch in den Besitz desselben zu gelangen. Inwieweit es dieses Ziel schon jetzt erreicht, wird sich bei der Erweiterung des alten oder bei der Erbauung eines neuen Suezkanals zeigen. Es handelt sich dabei um die Feststellung der neuen dazu erforderlichen Konzession, über welche in erster Linie der Khedive, in zweiter Linie der Sultan als dessen Souverän, in letzter Instanz aber Europa selbst als Hüter der Freiheit und Neutralität des Kanals zu entscheiden hat.

Ob der Panama-Kanal, welcher Ende dieses Jahrzehnts vollendet werden soll, dem Welthandel eine neue Umwälzung bereiten wird? In dem Verkehr zwischen Europa und dem ferneren Orient wird zwar keine Wandlung geschaffen, wohl aber die nordamerikanische Republik mit ihrem industriellen Osten sehr erheblich dem ostasiatischen Markte näher gerückt werden, wo sie schon jetzt eine ausgedehnte Handelsthätigkeit entwickelt.

Hat sich Oesterreich-Ungarn für Deutschland und dessen Verkehr mit dem Orient bisher nicht als eine Hilfe, sondern als ein Hinderniß erwiesen und selbst in der jüngsten Zeit von Triest aus weniger nach seinen natürlichen Handelsgebieten im Osten, sondern nach dem Westen geblickt und zu Ungunsten der Nordseehäfen und des deutschen Handels auf Kaffee und andere Kolonialien Differenzialzölle bei der Einfuhr über Triest und Fiume gelegt, welche im Gesammtbetrage von 1 Millionen fl. jährlich dem Staate entgehen und lediglich der englischen Schifffahrt zu Gute kommen, so sah sich der deutsch-orientalische Verkehr mehr und mehr auf die Umwege über die Nordseehäfen und namentlich seit Eröffnung der Gotthardbahn über die italienischen Handelsplätze gedrängt. Es liegt nunmehr im Interesse Oesterreichs, durch Herstellung und Angebot vortheilhafterer Verkehrswege der weiteren Ableitung des deutsch-italienischen Waarenzuges von seinem Gebiet vorzubeugen. In ihrem Verkehr mit dem Orient treten Deutschland, Oesterreich-Ungarn und Italien indessen keineswegs als Konkurrenten auf, sondern

vielmehr als trefflich zusammenarbeitende Verbündete gegen eine gemeinsame und überlegene Konkurrenz.

III.

Von den Beziehungen des deutschen Mitteleuropas zum Orient hat ein volles Jahrhundert hindurch jenes geflügelte Wort gegolten, welches Goethe dem deutschen selbstgenügsamen Philister in den Mund gelegt. Jetzt endlich trifft es nicht mehr zu. „Wenn hinten, weit in der Türkei, die Völker aufeinander schlagen“, wird auch der deutsche Kleinstaatler aus seiner Behaglichkeit gerissen und er empfindet dunkel, daß, was am Bosporus sich vorbereitet und an den Nilmündungen sich vollzieht, in Deutschland so unmittelbar berührt, als geschähe es an der Grenze, in nächster Nachbarschaft, daß im Orient Europa kämpft und in und mit Europa das Deutsche Reich um weitausschauende politische und wirthschaftliche Ziele. In den weiterdenkenden Kreisen ist dieses dunkle Gefühl, seitdem unter Deutschlands Vorsitz im Frieden von Frankfurt a. Main die westeuropäischen und im Frieden von Berlin die südosteuropäischen Staatsverhältnisse neu geregelt wurden, seitdem deutsche Beamte nach Konstantinopel gegangen und dort der deutsche Einfluß mehr hervorgetreten ist, zum klaren Bewußtsein geworden, vor Allem in solchen Kreisen, wo nicht theoretische hohe, sondern praktische Interessenpolitik getrieben wird.

Schon vor Jahrzehnten ist von List, Roscher u. A. auf die wirthschaftliche Bedeutung des Orients für das deutsche Mitteleuropa hingewiesen worden, allein ohne Kenntniß von Land und Leuten nur in dunklen, wenngleich richtigen Empfindungen und phantasiervollen Abstractionen. Auf den Orient hat auch der größte deutsche Nationalökonom des achtzehnten Jahrhunderts, an dessen weitblickende Anregungen die Gegenwart so oft lernend angeknüpft, eindringlich aufmerksam gemacht. Nur der Levantehandel ist noch frei, schrieb Justus Moeser im Jahre 1763, und für Deutschland so günstig als möglich. Und doch befinde sich kein Bremisches oder Hamburgisches Handlungshaus in der Levante. „Man läßt diese Vortheile den Franzosen, Engländern und Holländern. . . Wir müssen Comptoirs und Waarenlager in der Fremde halten. . . Unsere Kaufmannsöhne spazieren nach Bremen und Hamburg. Nach Cadix, nach Lissabon, nach Smyrna, nach Aleppo, nach Cairo sollten sie gehen, sich um Dasjenige bekümmern, was dort mit Vortheil abgesetzt werden kann, sich dort Bekannte und Associates erwerben und dann handeln“. So vor mehr als hundert Jahren der patriotische Rath von Osnabrück, welcher

an einer anderen Stelle geäußert hat, „nicht Lord Clive, sondern ein Rathsherr von Hamburg würde am Ganges Befehle ertheilen“, wenn die wirthschaftspolitischen Bestrebungen der deutschen Handelsstädte im alten Deutschen Reiche nicht Anfeindung, sondern Förderung gefunden hätten.

An akademischen Untersuchungen, an gelehrten Werken, an touristischen Schriften über die unteren Donauländer und den Orient fehlt es nicht, wohl aber an statistischen Angaben, an nationalwirthschaftlichen Darstellungen, an unmittelbaren Mittheilungen erfahrener Praktiker. Bis zu Beginn dieses Jahrhunderts wußte man in Mitteleuropa besser in Mexiko und Indien als in den unteren Donauländern Bescheid und das Balkengebirge selbst war bis gegen Ende der fünfziger Jahre eine unbekannte Gegend, bis der österreichische Generalkonsul Hahn, ein gebürtiger Thüringer, dort eindrang. *)

Auf Grund eingehender Studien von Land und Leuten hat indeß erst Wilhelm Pressel seit Mitte der siebziger Jahre auf die wirthschaftliche Lage, Bedeutung und Zukunft der Orientländer vornehmlich in einer Reihe nicht veröffentlichter Denkschriften hingewiesen. Pressel war es, welcher auf die fruchtbaren Gefilde Illyriens, Macedoniens und Thraciens zuerst nachdrücklich aufmerksam machte, auf ihre Naturschätze trotz des Verfalles, auf die Verwerthung derselben im Austausch mit den Erzeugnissen der mitteleuropäischen Industrie; er verhiess der Balkanhalbinsel mit Rücksicht auf ihre Bodenbeschaffenheit, ihre hydrographischen und klimatischen Verhältnisse sowohl da, wo sie politisch neugestaltet worden, als auch in den türkisch gebliebenen Theilen, einen bedeutenden Aufschwung der nationalen Arbeit bereits in absehbarer Zeit, weit weniger durch industrielle Thätigkeit als durch rationellen

*) In die Kenntniß des Orients führten zuerst und gründlich von deutschen Werken die folgenden ein:

M o l t k e, Briefe über Zustände und Begebenheiten in der Türkei. Berlin 1841. Neue Ausgabe. 1880.

F a l l m e r a y e r, Fragmente aus dem Orient. Stuttgart 1845, Neue Ausgabe 1877.

B o u é, Recueil d'itinéraires dans la Turquie d'Europe, Vienne 1854. 2 Bde.

H a h n, Albanesische Studien. Jena 1854.

— Reise nach Belgrad und Salonichi. Wien 1861. Neue Ausgabe 1868.

K a n i t z, Serbien. Historisch-ethnographische Reisebilder aus den Jahren 1859—1868, Leipzig.

— Donau-Bulgarien und der Balkan. Historisch-geographisch-ethnographische Reise Studien aus den Jahren 1860—1875, Leipzig 1875—1879. 3 Bände.

R o s k i e w i c z, Studien über Bosnien und die Herzegowina. Leipzig 1868.

B l a u, Reisen in Bosnien und der Herzegowina, herausgegeben von H. Kiepert. Berlin 1877.

— Bosnisch-türkische Sprachdenkmäler, Leipzig 1870.

Betrieb der Bodenkultur und Viehzucht. Pressel unterschied die Länder nördlich des Balkanbammes, Rumänien, Serbien, Donau-Bulgarien mit ihrem noch immer steigerungsfähigen Getreidebau in der Ebene und ihrer starken Viehproduktion im Gebirge; sodann südlich des Balkanbammes die weiten Gebiete von Thessalien, Macedonien und Thracien mit ihrem Reichthum an Obst, Wein und Handelspflanzen, wie Krapp, Baumwolle, Seide, Oliven, Tabak, Reis 2c. Auch rühmte er die mannigfaltigen Vorzüge derselben: die Fruchtbarkeit des Bodens, den Wasserreichthum aller Orten, das gesunde Klima, die günstige Küstenentwicklung u. A. m. Dabei hob er hervor, wie der Orientale im Allgemeinen betriebsamer und auf Arbeit und Erwerb weit mehr bedacht sei, als im Abendlande gemeinhin angenommen werde, daß auch die Leute in der Türkei tüchtig seien nach ihrer Art, die Nachkommen jener Träger von Kultur, Kunst und Gewerbe, denen die abendländische Welt durch die Kreuzzüge ihren raschen Aufschwung verdankt. Verfallen sind Größe und Reichthum des Orients; geblieben aber noch sind bis zur Gegenwart die Fruchtbarkeit des Bodens und die guten Anlagen der Bevölkerung und wenn es dem wohlmeinenden Sultan Abdul Hamid gelingt, den Frieden nach Außen, die Ruhe im Innern aufrechtzuerhalten, die Gesetzgebung zu regeln, eine Verwaltung einzurichten und durch Ausführung von Verkehrsstraßen, Entsumpfungen, Aufforstungen 2c. die nothwendigsten Bedingungen zur wirthschaftlichen Wiedergeburt seines Reiches zu schaffen, so würde die Balkanhalbinsel in kurzer Zeit mit der Produktivität ihres Bodens und mit der Leistungsfähigkeit ihrer Bevölkerung Mitteleuropa überraschen, welchem sie allzulange entfremdet war. Dasselbe gilt in noch höherem Grade von der asiatischen Türkei. Von kundiger Seite ist versichert worden, daß die türkischen Länder ihren Getreide-Export in kurzer Zeit auf 180 Millionen, ihre Ausfuhr an Tabak auf 200, an Baumwolle auf 600 Millionen Mark bringen können. Diese Länder würden demnach sowohl als Produktionsgebiet für Rohstoffe, wie als Konsumtionsland für europäische Fabrikate im Laufe eines Menschenlebens eine zehn- bis zwanzigmal größere Bedeutung gewinnen, als sie jetzt besitzen. Verarmt sind zwar im Orient die Leute, arm aber ist dennoch nicht das Land. Freilich ist auch dort das Geld nicht auf der Straße zu finden.

Allzulange sind sich Deutschland und Orient fern und fremd gegenüber gestanden.

Bis vor Kurzem begnügte sich Deutschland damit, sein Interesse am Orient durch gelehrte Expeditionen zu naturwissenschaftlichen, ethnographischen und archäologischen Forschungen und Ausgrabungen zu

bethätigen. Das ist gewiß recht löblich und schätzbar gewesen. Allein es drängt sich doch Angesichts dieser charakteristischen Thatsache die Frage auf, ob nicht darüber wichtigere und näherliegende Interessen vernachlässigt worden sind, ob nicht verständigerweise diesen gelehrten vor Allem wirthschaftspolitische Expeditionen hätten vorausgehen sollen, ob es nicht zweckmäßig gewesen wäre, anstatt die fähigen jungen deutschen Kaufleute in das deutschfeindliche Frankreich ziehen zu lassen, sie durch Gewährung von Empfehlungen und Stipendien nach der Levante zu lenken, wie es jetzt von einigen Vereinen zur Beförderung ausländischer Handelsbeziehungen beabsichtigt wird?

Daß Deutschland die große Bedeutung des Orients für seine wirthschaftspolitischen Interessen so lange verkannt, ist zu begreifen, wengleich nicht zu begründen. So lange Deutschland selbst vorwiegend Bodenerzeugnisse ausführte, fehlte es an der Grundlage eines umfassenderen Güteraustausches zwischen ihm und den Orientländern. Letztere sind an Schätzen reich und wenigstens für Europäer auch frei und doch herrschte gegen sie eine landläufige Abneigung ganz im Gegensatze zu den Ländern der neuen Welt, deren Reichthümer und Freiheiten laut gepriesen und viel bewundert wurden. Nach dem Westen wendeten sich jene Millionen deutscher Staatsbürger, denen das Vaterland zu klein geblieben war und noch immer geht der Hauptstrom der Auswanderung in den neuen Welttheil und nicht nur verloren für das deutsche Reich und Volk sind Diejenigen seiner Angehörigen, welche dorthin gehen, sondern sie werden alsbald die gefährlichen Konkurrenten ihres ohnehin von dorthier bedrängten Vaterlandes. Auch in anderen Ländern ließen sich größere Gruppen deutscher Ansiedler nieder und legten den Grund zu neuen und erweiterten Beziehungen des deutschen Auslandshandels. Nur dem Orient gegenüber glaubten das deutsche Reich und Volk kurz= sichtigen Blickes in kühler Zurückhaltung verharren zu müssen.

Ja, kurzichtigen Blickes! Denn Angesichts der begonnenen Ueberflügelung der alten durch die neue Welt hätte Deutschland, wie Frankreich und England, wie in seiner Art auch Rußland schon längst dem alten Mutterlande, den mitteleuropäischen Stämmen, den dichtbevölkerten und naturbegünstigten Ländern jenes größten Erdtheils, mit welchem es die alte Welt bildet, seine ernste Aufmerksamkeit wieder zuwenden sollen. Im näheren und ferneren Orient gedeiht in Hülle und Fülle was Mitteleuropa zu seinem wirthschaftspolitischen Fortbestande bedarf, vor Allem Rohstoffe, Nahrungs- und Genusmittel. Lernt Mitteleuropa endlich, Asien zu entdecken, so wird es auch begreifen, daß die orientalische Frage aus einer politischen eine wirthschaftspolitische geworden ist, daß sie die Regelung der wirthschaftspolitischen Beziehungen zwischen Europa

und Asien, das Zusammenschließen der alten gegenüber der neuen Welt zum Inhalte hat, daß sie insbesondere für den Orient nicht Umsturz, sondern Aufbau bedeutet.

Erst seit dem Abschluß des Berliner Friedens und seit der Durchführung der neuen Wirthschaftspolitik betrachtet Deutschland von solchen höheren Gesichtspunkten aus seine Haltung zu den orientalischen Wirren. Jene beiden folgenreichen Ereignisse fallen in dieselbe Zeit, und zwischen ihnen besteht ein Zusammenhang, welchen klarzustellen der leitende deutsche Staatsmann damals, wenn er sich, was nicht zu bezweifeln, dessen bewußt gewesen, wohl nicht für angezeigt erachtet hat, weil große Ziele sich selbst offenbaren sollen.

Waren des Reichskanzlers Anstrengungen damals — bei Abschluß des Berliner Friedens und bei Durchführung der Tarifreform — wirklich darauf gerichtet, das deutsche Volk durch Schaffung eines wirthschaftspolitischen Nationalbewußtseins derart zu kräftigen, daß es mit Hülfe und in Verbindung mit seinen Verbündeten und Freunden an der untern Donau vorbereitet und befähigt wurde, sich zunächst in Südost-Europa ein Wirthschaftsgebiet zu schaffen oder wieder zu erwerben, welches es als ein schon durch die geographische Lage ihm naturgemäß zustehendes ansehen durfte?

Schon aus den Ereignissen selbst wäre eine Bejahung dieser Frage abzuleiten. Der kurzen Zeit des sogenannten volkswirthschaftlichen Aufschwunges waren Jahre bedenklichen Niedergangs und zunehmenden Nothstandes gefolgt. In den verschiedenen Staaten erhoben sich die gleichen Klagen und man sann auf Abhilfe. Daraus entsprang die schutzzöllnerische Strömung, welche sich zuerst in Spanien und Italien zeigte und später (1876) in Oesterreich Ungarn zum Ausdruck gelangte, während Rußland und Nord-Amerika ihre hohen Eingangszölle steigerten. So lief Deutschland Gefahr, in Oesterreich Ungarn, Rußland und Nord-Amerika, welche sich mehr und mehr abschlossen, seine wichtigsten Absatzgebiete zu verlieren und es war nothwendig, unter Sicherung des eigenen Marktes, nach neuen Absatzgebieten zu suchen. Letztere aber fanden sich nur in entfernten Erdtheilen oder in den Ländern des näheren Orients. Mit der eigenen Lage allzusehr beschäftigt, hatte Preußen und Deutschland der Balkanhalbinsel und ihren Völkern vorher keinerlei Aufmerksamkeit geschenkt und in der orientalischen Frage eine selbstständige und aktive Politik niemals getrieben, selbst nicht nach seinen Siegen über Frankreich. Bei der Neuregelung der Orientstaaten durch Europa durfte daher die Leitung des deutschen Reiches als ehrlicher Makler vermitteln und hat sich uneigennützig dieser Aufgabe entledigt, auch wenn es sich

dadurch gleichzeitig, wie ein französischer Nationalökonom behauptet hat, ein Thor geöffnet hätte, von welchem aus das germanische Mitteleuropa mit der Ueberzahl seiner Bevölkerung und dem Ueberschuß seiner Erzeugnisse sich den Orient erobern könnte, zwar nicht in absehbarer Zeit, wohl aber im Laufe von zwei oder drei Jahrhunderten. Ist der Pariser Frieden von den Engländern und Franzosen ausgenützt worden, so sollte durch den Berliner Frieden endlich auch Mitteleuropa in die Lage versetzt werden, seine Interessen im Orient wahrzunehmen und so lange die neuen Balkanstaaten innerlich und äußerlich noch nicht konsolidirt, so lange die europäische Türkei noch besteht, so lange Klein-Asien mit dem Wege von Trapezunt nach Teheran noch nicht in russischen, das Thal des Euphrat und Tigris noch nicht in englischen Händen, so lange hat Mitteleuropa noch die Aussicht, im näheren und ferneren Orient das Versäumte nachzuholen, wenn es die Bedeutung seiner Macht- und Stellungnahme erkennen und nützen gelernt hat. Jenen weiten zwischen den russischen und englischen Besitzungen gelegenen vorder- und mittelasiatischen Ländern die politische Unabhängigkeit zu erhalten und wirtschaftspolitische Kräftigung angedeihen zu lassen, gehört zu den großen Zielen mitteleuropäischer Wirtschaftspolitik.

Nun führt der Weg von Deutschland nach dem Orient über Oesterreich-Ungarn und dorthin war der Reichskanzler im Jahre 1879 gegangen. Das politische Bündniß ward rasch geschlossen, das wirtschaftliche dagegen erheischte langwierige Vorbereitungen und, sollte es eng und fest werden, eine Uebereinstimmung der wirtschaftlichen Einrichtungen, vor Allem die Einführung des Tabakmonopols auch im Deutschen Reiche, auf welche nachdrücklich, wenn auch erfolglos, hingestrebt worden ist. Vorher hatte man sich in Wien bereits ernstlich mit der Gründung eines Zollvereins zwischen Oesterreich-Ungarn und den Balkanländern unter Ausschluß der eigentlichen Türkei beschäftigt. An wirtschaftlichen Schwierigkeiten scheiterte vorerst das deutsch-österreichische, an politischen Hemmnissen das österreichisch-orientalische Zollvereinsprojekt. Allzu scharf kreuzten sich noch die wirtschaftlichen und politischen Interessen und es wird geraumer Zeit bedürfen, bis höhere Gesichtspunkte sie von ihrer Gemeinsamkeit überzeugt haben werden. Durch eine kluge Wirtschaftspolitik sollte Preußen zum Träger des Zollvereins und zur Vormacht Deutschlands werden. Noch größere Erfolge scheinen dem Deutschen Reiche auf gleichem Wege zu winken. So hohe Ziele werden freilich nicht beim ersten Anlaufe, nicht einmal in einem Menschenalter erreicht. Erforderlich ist indeß, daß man sich ihrer allezeit bewußt bleibe, sowohl inmitten der inneren Parteikämpfe wie im Getriebe der hohen Politik.

Bei der Erörterung solcher Gedanken liebt man es in Deutschland, allzusehr die großen Schwierigkeiten des Weges hervortreten zu lassen, anstatt das größere Ziel selbst näher vor Augen zu führen. Das heißt denn doch, die eigenen Kräfte, noch ehe sie erprobt worden, unterschätzen. Von der kühnen Kolonialpolitik der westeuropäischen Länder in früheren Zeiten zu geschweigen, sollten doch die wirthschaftspolitischen Thaten und Erfolge anderer Völker aus jüngster Zeit die Deutschen zur Nachahmung anspornen. Vermag auch Deutschland noch nicht ebenbürtig mit dem Kapital und Unternehmungsgeist Englands in die Schranken zu treten, so ist es doch gewiß zur Schaffung von Werken fähig, wie sie beispielsweise Lesseps zum Ruhm und Nutzen der Franzosen unternommen. Wenn unter den jetzigen günstigen Verhältnissen Deutschlands Ueberschüsse an Intelligenz, Arbeit und Kapital im Orient keinerlei Verwendung finden, so würde daraus zunächst die bedauerliche Thatsache zu folgern sein, daß breite entgegenstrebende Strömungen im deutschen Volke, besonders die ängstlichen Theoretiker und die kapitalistischen Praktiker, noch in inner nicht zu überwinden sind. Erstere halten sich nicht immer Fallmerayer's mehr als je berechtigten Mahnruf vor: „Unsere Zeit will die That und nicht die unfruchtbare Idee und das leere Wort, wie es von jeher in Deutschland üblich war“. Letztere sind, soweit sie der Börse angehören, von vornherein keine Freunde weitauschauender Unternehmungen, deren reifste Früchte vielleicht erst der kommenden Generation zufallen und möchten am Liebsten schon morgen ernten, wo sie heute kaum gesäet haben. Auf den deutschen Börsen weiß man wenig von deutschem, wirthschaftspolitischem Nationalbewußtsein und deutschem Welthandelsgeist. Noch immer überwiegen dort Differenzspiel und Agiotage. Ein Appell an die deutschen Börsen von heute und an ihr Publikum um Bethheiligung in deutschen produktiven Unternehmungen im Auslande würde ungehört verhallen. Die sogenannte hohe Finanz verbindet sich schon seit längerer Zeit bei allen größeren Finanzirungen u. dgl. zu internationalen Gruppen ohne jede Rücksicht auf Patriotismus und Staatsangehörigkeit. Mit Hülfe der übrigen Börsenwelt schaltet sie auf dem Geldmarkt nach ihrem Gutdünken und zu ihrem Interesse und Gunsten, und scheut sich nicht, deutsches Geld selbst deutschfeindlichen Staaten zuzuführen, wenn eine hohe Provision lockt. Mehr und mehr sondert sich von diesem Börsengetriebe der reelle Großhandel ab, welcher im Uebrigen, bedächtig und konservativ, wie er ist, gern an bestehende Beziehungen zur Weiterentwicklung anknüpft und wendet sich ungern nach Gegenden, die ihm leider nur zu unbekannt sind, zumal er vor-

erst — wenn auch nicht für immer — in der konkurrirenden neuen Welt hinreichende Beschäftigung gefunden. Nicht an Initiative und Thatkraft fehlt es diesem reellen Großhandel, welcher die kurzfristige Börse draußen lärmend läßt und still in seinen Räumen in der Umwicklung weitausschauender Geschäfte wahrhaften Welthandelsgeist bekundet, sondern an neuen, auch verkehrspolitisch vortheilhaften Zielpunkten, wo das Land fruchtbar und reich, die Leute friedlich und arbeitsam, wo Produktion und Konsumtion entwicklungsfähig und in allseitigem Interesse zu fördern sind. Von privater Seite dürften nun offenbar solche Zielpunkte schwerlich unbefangen und uneigennützig ermittelt und untersucht werden. Das ist vielmehr, da allgemeine öffentliche Interessen in Frage stehen, eine Aufgabe der organisirten Gemeinsamkeit, des Staates, welcher doch überall da eintritt und eintreten soll, wo des Einzelnen Kraft zur Herstellung der Bedingungen nicht ausreicht, welche zur freien Entfaltung der wirthschaftlichen Thätigkeit seiner Angehörigen erforderlich sind. In dieser Empfindung handelte der deutsche Landwirthschaftsrath, als er am 20. Februar 1885 bei Besprechung der Auswanderungsfrage beschloß, u. A. der Reichsregierung nahezu legen, daß es wünschenswerth erscheint, da der deutschen Auswanderung zweckmäßiger Weise eine andere Richtung nach Gebieten zu geben ist, wo dieselbe eine nationale Zusammengehörigkeit wahren und mit dem Mutterlande in fruchtbringendem wirthschaftlichen Verkehr bleiben kann, zuverlässige Informationen darüber zu erhalten, ob die geeigneten Voraussetzungen hierfür auf der Balkanhalbinsel und in den angrenzenden Theilen der asiatischen Türkei gegeben sind. Das ist allerdings der Fall und zwar in Anatolien, wo unter überaus günstigen Verhältnissen die Bildung geschlossener deutscher Kolonien, wie deren in dem benachbarten Syrien bereits vorhanden, möglich ist, wo das deutsche Element nicht wie fast überall sonst im Auslande sozusagen nur als ein Komplement inmitten der Konkurrenz der übrigen Handelsvölker, sondern selbstständig und bewußt als Träger deutscher Kultur und Industrie auftreten kann, ohne Gefahr zu laufen, in seiner Nationalität durch eine überlegene Regierung oder Majorität beeinträchtigt zu werden.

IV.

In dem leidigen Zeitungsdeutsch rühmt die Gegenwart das „Prestige“, welches sich das deutsche Reich errungen. Auch wenn diesem wälschen Begriff sein zweifelhafter Beischnack genommen werden könnte, würde es nicht ausreichen, das zu bezeichnen, was Deutschlands Ansehen und Einfluß so gewaltig gehoben hat. Wer da meint, daß die

gegenwärtige maßgebende Stellung des deutschen Reiches lediglich auf den siegreichen und glücklichen Kriegen beruhte, die es geführt, der mag von einem „Prestige“ sprechen, welches eine Niederlage rasch beseitigen könnte, wie es ja dem Prestige Napoleons III. ergangen. Was Deutschland besitzt, ist tiefer und fester begründet; es wurzelt in dem Drange nach freier Forschung, welcher erst von Deutschland aus zu einem Menschenrecht erhoben, um vier Jahrhunderte später durch den Berliner Vertrag in Gestalt der Glaubensfreiheit auch dem Orient geschenkt zu werden; es beruht auf Deutschlands Bildungswesen; es wächst und gedeiht auf der Grundlage von Philosophie und Naturwissenschaft und bekundet sich in dem unausgesetzten Streben der Gesamtheit, sich Alles zu eigen zu machen, was die Wissenschaft erforscht und erkannt hat. Während das englische Bildungswesen ungenügend organisiert den Einzelnen selbst suchen läßt, während das französische Bildungswesen allzu reglementarisch sich auf die besondere Berufsthätigkeit beschränkt, hat das deutsche Bildungswesen den Gedanken der alten Universitas aufrecht zu erhalten und durchzuführen gesucht und die Gesamtbildung des Volkes auf eine Stufe erhoben, zu welcher selbst die genannten beiden, bisher vorausgeeilten Kulturvölker sich nicht aufzuschwingen vermochten. Es ist nicht nur das Wissen selbst, welches das deutsche Bildungswesen verbreitet, sondern es legt vor Allem den Keim zu freiem Streben nach Aneignung der modernen, europäischen, durch Nichts beengten Bildung. Und wie die Völker des näheren und ferneren Orients ihre Vertreter mehr und mehr in die deutsche Abtheilung des großen europäischen Erziehungshauses senden, um zu lernen, so werden deutsche Pioniere, wo sie auch immer erscheinen, von ihrer freien und univervellen Weltauffassung durchdrungen auf immer verständnißvollere Anerkennung und Aufnahme zu rechnen haben.

Schon ist jetzt auch im Orient ein Hervortreten des Deutschen zunächst als Erziehungs- und Bildungssprache, welche in den meisten höheren Schulen zu einem wichtigen Unterrichtsgegenstand geworden, zu bemerken und wenn die Annäherungen zwischen dem deutschen und türkischen Reiche sich ungestört fortentwickeln, dann ist Aussicht vorhanden, daß die deutsche Sprache wie in Ungarn, wie mehr und mehr in Serbien und Rumänien, so auch in der Türkei zur Hauptvermittlerin europäischer Bildung und Kultur, zur Verbreiterin deutscher Bildung und Kultur sich entwickelt, wie das selbst in dem fernen Japan bereits bis zu einem gewissen Grade der Fall ist.

Zu den bemerkenswertheften Kennzeichen der Annäherung der beiden Reiche gehört der Austausch einer Anzahl ihrer höheren Beamten. Vom deutschen Reiche sind Officiere und Civilbeamte nach Konstan-

tinopel gegangen um zu lehren, und türkische Officiere und Beamte sind nach Berlin entsendet worden, um zu lernen. Bemerkenswerth ist diese Thatsache wegen des Umstandes, daß die beiderseitigen Abgesandten von ihren Regierungen nur beurlaubt und in ihren alten Stellungen formell belassen worden sind. Es ist nicht ohne Bedeutung, daß an der Durchführung von Reformen in der Civilverwaltung und an der Hebung der Wehrkraft des türkischen Reiches deutsche Staatsangehörige mitzuwirken berufen wurden, und es hat sich zum vortheilhaften Unterschiede von den Sinekureninhabern englischer und französischer Herkunft der günstige Einfluß dieser deutschen Pioniere in der Türkei bereits befundet, besonders in der Zollverwaltung. Leider sind indessen ihrer Wirksamkeit enge Schranken gesetzt. In ihrer gegenwärtigen Stellung als lediglich begutachtende und berathende Organe, ohne irgend welche Exekutive, sind sie in Wirklichkeit zur Unthätigkeit verurtheilt und inmitten all' der aufreibenden Enqueten und Kommissionen kaum im Stande, das durchzuführen, was ihnen offenbar zunächst vor Augen schwebt: kleine Reformen in den Manipulationen des Verwaltungsdienstes zu Gunsten der Vermehrung der Staatseinnahmen. Das ist sehr löblich und bringt vielleicht auch einige Ordnung in das Treiben der türkischen Bureaukratie. Allein um das türkische Reich nicht nur aus seiner Erschlaffung zu reißen, sondern wieder auf feste Füße zu stellen, werden größere Ziele anzustreben sein. Was dem türkischen Reiche seit dem Regiment der ersten großen Sultane abhanden gekommen, muß ihm neu geschaffen werden: eine staatsbürgerliche Verwaltung in europäischem Sinne, welche alle jene Bedingungen des Volksgedeihens herzustellen hat, die sich der Einzelne nicht selbst verschaffen kann. Auch die türkische Regierung muß die Ziele des arbeitenden Staates ins Auge fassen und auf dem Gebiete der wirthschaftlichen Verwaltung den Schutz des Einzelnen, die Bannung oder Lösung der Elementarkräfte, die Hebung des Verkehrs wesens anstreben, einmal durch entsprechende Gesetze oder Verordnungen sodann durch Vornahme von öffentlichen Arbeiten, insbesondere von Entsumpfungen, Bewässerungen, Aufforstungen, Damm-, Straßen-, Hafen- und Eisenbahnbauten.

Erst dann wird die lohnende Ausbeutung und Verwerthung der Bodenschätze des Landes und stufenweise die Entwicklung der nationalen Arbeit zu ermöglichen sein. Ist in den Absolutismus des türkischen Reiches eine solche durch die Kompetenzbemessung der herangezogenen fremden Kräfte organisirte und gewährleistete Verwaltung mit Hülfe deutscher Intelligenz erst einmal eingefügt worden, ist es ihr vergönnt, in Ruhe und Frieden und auf die Freundschaft Deutschlands gestützt, ihre Thätigkeit zu entwickeln und mit Hülfe deutschen Kapitals ihre

Aufgaben auszuführen, so wird endlich auch im türkischen Reiche die Grundlage geschaffen sein, auf welcher allein der Volkswohlstand er-
sprießen kann und in den Kulturstaaten thatsächlich erstanden ist. Wenn
die Verwaltung sich nicht mehr blos auf die Steuereintreibung beschränkt,
wenn sie nicht nur nimmt, sondern auch gibt, dann werden auch in
der Türkei die öffentlichen Finanzen erfahren, daß es leichter ist, von
einer wohlhabenden Bevölkerung Pfunde, als von armen Leuten Piaster
für die Bedürfnisse des Staates beizutreiben. Erst dann wird in den
Haushalt des türkischen Reiches wieder Ordnung zu bringen sein.

An die Inangriffnahme einer solchen grundlegenden Verwaltungs-
reform können die wenigen deutschen Beamten der Türkei mit ihren
beschränkten Befugnissen allerdings nicht denken, nachdem es ihnen
nicht einmal gelungen ist, in das am Bosphorus noch immer florirende
Bestechungs- und Begünstigungssystem des höheren türkischen Beamten-
thums Bresche zu legen, ja nachdem sie in Verbindung mit den glück-
licherweise noch vorhandenen ehrenwerthen, patriotischen türkischen Würden-
trägern nicht im Stande gewesen sind, trotz der günstigen Dispositionen
des Sultans, in der Eisenbahnfrage gegen Baron Hirsch die wahren
Interessen des Reiches zu Klarheit und Geltung zu bringen. Es
entspricht ebenso wenig der Würde des deutschen als den Interessen
des türkischen Reiches, wenn die deutschen Beamten in Konstantinopel
nichts Anderes bleiben als bloße dekorative Zierden.

Nur ernste, tiefgreifende und umfassende Reformarbeiten — das
sei im Voraus betont — können solche Ziele erreichen helfen, nicht
etwa bloße Handelsmanipulationen oder der Bau einiger Eisenbahnen,
womit — wie früher — wenig oder gar nicht geholfen wäre. Im
Pariser Frieden waren der Pforte allerlei schöne Reformpläne aufge-
drungen worden. Allein dieselben sind nur theilweise zur Ausführung
gelangt und haben an den Mißständen oder vielmehr an dem gänzlichen
Mangel einer Verwaltung Nichts geändert, was die oft recht kurzfristige
europäische Diplomatie in Konstantinopel nicht verhinderte, den Vor-
spiegelungen der Ali und Fuad für baare Münze zu nehmen und
ihnen sogar Glückwünsche abzustatten. Indem die europäische Diplomatie
in Konstantinopel, allerdings unter Führung der allzu interessirten Ver-
treter Englands und Rußlands so die türkischen Staatsmänner glauben
machte, daß ihre Reformarbeit vortrefflich sei und für die Wohlfahrt
des Reiches genüge, half sie nur dazu, die trostlosen Zustände noch
weiter zu verschlechtern.

Um im Abendland eine unbefangene Beurtheilung der türkischen
Zustände zu ermöglichen, hat Hahn dieselben wiederholt mit den Ver-
hältnissen der europäischen Staaten beim Ausgange des Mittelalters ver-

glichen. In der That ist die Türkei, welche sich auch nach ihrer Zeitrechnung erst im dreizehnten Jahrhundert befindet, von dem Zeitalter der Renaissance und Reformation mit seinen großen technischen und geistigen Fortschritten so gut wie unberührt geblieben. Vielmehr haben sich noch Zustände erhalten (Albanesische Studien S. 309), welche von den Pelasgern wohl schon bei ihrer Einwanderung mitgebracht wurden und sich vielleicht schon seit vier Jahrtausenden erhielten. Hahn erklärt es für eine unbillige Forderung an die Türkei, tausendjährige sociale Auswüchse wie durch einen Zauberschlag zu beseitigen und in ihrem Innern eine ebenso saubere und geordnete Verwaltung herzustellen, wie sie sich Europa seinerseits erst im Laufe von Jahrtausenden erworben. Den ungeduldigen Reformtheoretikern ruft Hahn (Reise von Belgrad nach Salonichi, 2. Aufl. S. 161) als Landeskundiger zu: „Kommt doch erst an Ort und Stelle und studirt das Material, das Ihr reformiren wollt, seht zu, was ihm Noth thut, und wieviel es verträgt, und verlangt nicht, daß der Wallfisch nach Euren Recepten fliegen lerne. Zu thun wäre noch genug, das ist keine Frage, aber Eure Vorschläge brächten nur die alte Maschine ins Stocken, ohne eine neue zu schaffen, und es ist Euch dies theilweise leider schon gesüßelt.“

Auf dem Gebiete der türkischen Verwaltungsorganisation hat inzwischen das internationale Kapital bedenklich vorgegriffen, indem es sich auf Veranlassung der »Banque Ottomane«, einer vorwiegend französisch-englischen und keineswegs türkischen Unternehmung, zu einem internationalen Administrationsrath der türkischen Gläubiger organisirte, leider unter Bethheiligung eines deutschen Bankhauses, welches in beschränktem Egoismus nicht erkannte, daß es gegen eine Provision in Geld die weitere Ausbeutung der Türkei von englisch-französischer Seite nur sollte erleichtern helfen. Nach erfolgter Uebernahme der Verwaltung der verpfändeten Steuern und in höherem Grade noch durch die Pacht des Tabakmonopols haben französisch-englische Kapitalisten einen wesentlichen Theil der türkischen Verwaltung an sich gebracht, an Stelle türkischer neue, von ihnen abhängige Beamte gewonnen und sich so zu einer Macht entwickelt, welche selbst ein gesunder Staat in seinem Bereich nicht dulden könnte, geschweige denn ein kranker. Allerwärts betreibt das internationale Kapital rücksichtslos seine Interessen und kümmert sich nicht um andere Folgen, auch nicht darum, ob durch gewisse diplomatisch eingefädelte Spekulationen ein Reich vollends zu Grunde geht. Von jener internationalen Kapitalsorganisation droht dem türkischen Reiche die größte Gefahr: die völlige Zerbröckelung und da hiedurch auch Deutschlands Orientinteressen in hohem Grade gefährdet werden, so ist es deutscherseits, namentlich von Seiten der

deutschen Beamten in Konstantinopel, eine patriotische Pflicht, einer nach mehr als einer Richtung hin gemeingefährlichen, ja in ihren letzten Wirkungen geradezu friedebedrohenden Spekulation bewußt und thatkräftig entgegenzutreten.

Nachdem die Engländer ihre Hand auf Egypten, Cypern und Armenien gelegt, die Franzosen in Griechenland, Syrien und am Suezkanal sich lebhaft engagirt, die Russen in Bulgarien, Serbien und Rumelien agitiren und in Mittelasien ihr Wirthschaftsgebiet unausgesetzt erweitern, nachdem diese Mächte in Konstantinopel lange genug ihr Prestige zu einseitiger Förderung ihrer Interessen und denen der Türkei entgegen ausgeübt haben, darf wohl auch das deutsche Reich Rathschläge ertheilen, zumal wenn sie der Sultan, der doch souverän ist, wünscht. Deutschlands Rathschläge und Mithülfe aber in Bezug auf die Wiederaufrichtung der wirthschaftlichen Kraft und hiemit zugleich der politischen Machtstellung des türkischen Reiches werden ihrer unbefangenen und uninteressirten Zielpunkte halber den anderen Mächten zusammen schließlich immer noch lieber sein, als wenn Eine der Letzteren ihre einseitigen Forderungen durchzusetzen vermöchte. An das thatkräftige Hervortreten Deutschlands und seiner Angehörigen werden sich die Westmächte nicht in Spanien allein wohl oder übel gewöhnen müssen.

Wenn Alles beim Alten bleibt, wenn die gemeinsamen Interessen Mittel- und Südost-Europas sich nicht finden und nicht verbinden, wenn die Engländer fortfahren dürfen, die Balkanländer einseitig im englischen Interesse auszubeuten und deren Wiederaufbau zu verhindern, wenn Rußland auch ferner sein großes Prestige dazu benützt, in diesen Ländern die beginnende friedliche und ersprießliche Volksarbeit durch politische Agitationen unter der aus der Verarmung sich herausringenden Bevölkerung behufs Vergrößerung seines Machtgebietes zu stören, dann wird in erdtheilerschütternden Wirren zu Grunde gehen, was nicht länger bestehen kann, um von einer anderen thatkräftigeren Seite wieder aufzubauen zu werden; denn im Berliner Vertrag, wo es sich wesentlich um die Regelung des Machtverhältnisses der europäischen Reiche im Orient und um die Erhaltung des europäischen Friedens handelte, konnten die Existenzbedingungen und Interessen der Orientländer viel zu wenig berücksichtigt werden, als daß die neugeschaffenen Zustände Dauer und friedliche Entwicklung verhießen. Bei der Abgrenzung und Gruppierung der neuen Staatengebilde hätten damals die wirthschaftlichen Interessen derselben als maßgebend und grundlegend angenommen werden sollen, welche gar nicht zu verkennen sind, denn nur äußerlich bildet auf der illyrischen Halbinsel die Balkankette, etwa mit der Linie Burgas, Jamboli, Philippopel, Dubnitza, Köstendil,

Uesküb, Skutari, eine ostwestliche Grenzscheide. Innerlich hängen Nord und Süd eng zusammen, ja sind auf einander angewiesen, insbesondere die südlichen Länder, welche werthvolle Handespflanzen, namentlich Krapp, ferner auch Baumwolle, Tabak, Oliven, Reis, köstliche Trauben 2c. hervorbringen, auf die nördlichen Gegenden mit ihrem Getreide- und Holzreichtum. Eine derartige auf wirthschaftlicher Grundlage anzustrebende Neuregelung der Balkanstaaten, die Erziehung derselben auch zu wirthschaftspolitischer Selbstständigkeit, mußte allerdings von jenen Mächten bekämpft werden, denen diese wirthschaftspolitische Selbstständigkeit Abbruch gethan haben würde. Von seinem wirthschaftspolitischen Standpunkte handelte England daher ganz zielbewußt, indem es der Fortdauer der Verkehrssperre zwischen dem türkischen Reich und Mitteleuropa insgeheim Vorschub leistete, indem es ferner für die politische Freiheit und Selbstständigkeit der Balkanstaaten eintrat, sie in wirthschaftspolitischer Hinsicht aber von vornherein in Unfreiheit und Unselbstständigkeit zu bringen suchte. Zwischen der Politik Gladstone's und Beaconsfeald's bestand der Unterschied nur in der Methode. Staatengebilde wollten und wollen sie im Orient schaffen und erhalten, welche zu einem innerlich lebensfähigen und arbeitskräftigen Ganzen sich zu konsolidiren unfähig sein sollen, damit Englands Hegemonie erhalten bleibe. Besser als vorher können jetzt die einzelnen Länder von den hauptsächlichlichen Einfuhr- und Ausfuhrhäfen aus wirthschaftspolitisch unterworfen und ausgebeutet werden. In Salonichi, Dedeagadsch, Konstantinopel, Varna, Küstendje und in den Plätzen der unteren Donau herrschen wirthschaftspolitisch die Engländer, als ob sich auch dort englische Kolonien befänden.

Im Hinblick auf den Orient läßt sich von der mitteleuropäisch-italienischen Annäherung mit Sicherheit sagen und behaupten, daß sie erst mit der zunehmenden Erkenntniß der Gemeinsamkeit der Interessen ihre dauernde Grundlage und ihr gefestigtes Band erhalten werde. In dem wirthschaftspolitischen Handel und Wandel der alten Welt haben Deutschland, Oesterreich-Ungarn und Italien eng zusammenzuhalten, defensiv gegen die überlegene und überwiegende Konkurrenz der Engländer, Franzosen und Russen, offensiv in ihren Anstrengungen zur Wiedererringung des ihnen gebührenden Antheils am europäisch-orientalischen Güteraustausch, in Zukunft auch gegenüber den nordamerikanischen Ländern, welche in Ausnützung ihrer günstigen Verkehrslage zwischen zwei Ozeanen mit Hilfe ihres Bodenreichtums berufen zu sein scheinen, den Engländern die Oberherrschaft im Welthandel abzunehmen. In diesem Sinne bilden Deutschland, Oesterreich-Ungarn und Italien ein großes europäisches Gebiet gemeinsamer wirth-

schaftspolitischen Interessen, welches durch den Hinzutritt der Schweiz, Belgiens und Hollands im Westen und Polens und Lithauens im Osten glücklich abgerundet werden würde. Solchem Ziele scheint in der That die mitteleuropäische Entwicklung zuzustreben, nicht nur an den Quellen und Mündungen des Rheins, sondern sogar in Rußland selbst, wo der Gedanke einer Binnenzollgrenze von der Düna bis zum Dniester in der Absicht aufgeworfen worden ist, die zurückgehende, unter ganz anderen Produktions- und Konsumtionsverhältnissen arbeitende altrussische Industrie vor der halb ausländischen Konkurrenz namentlich in Polen und den Ostseeprovinzen angemessener zu schützen. Stehen somit Polen und Lithauen mit ihrer verkehrsbegünstigten Industrie der harmonischen wirtschaftlichen Entwicklung des russischen Reiches hinderlich im Wege, so würden sie in wirtschaftspolitischen Annäherung an ihre natürlichen Vorländer mit Königsberg, Danzig, Stettin und Breslau nicht nur selbst noch besser gedeihen, sondern auch zur erspriesslicheren Entwicklung dieser jetzt im Rückgange befindlichen hinterlandlosen Plätze wie des mitteleuropäischen Interessengebietes überhaupt wirksam beitragen. Inmitten desselben würde namentlich Breslau als ein zukünftiger Hauptpunkt des ost-westeuropäischen Verkehrs aus seiner Stagnation gerissen und zu neuer Blüthe gebracht werden können.

Wollen die mitteleuropäischen Staaten sich ihre wirtschaftliche und hiemit zugleich ihre politische Lebensfähigkeit und Selbstständigkeit sichern, so müssen sie sich zielbewußt zusammenschließen und nach den neuen Formen streben, unter welchen ohne Verletzung nationaler Empfindungen oder staatsrechtlicher Thatsachen jenes große gemeinsame Interessengebiet hergestellt werden kann. Durch seine natürliche Lage im Herzen Europa's mit ihrer wirtschaftspolitischen Bedeutung ist Deutschland zur führenden Stellung inmitten dieses Interessengebietes berufen.

In dem wirtschaftspolitischen Konkurrenzkampf der europäischen Staaten um den Orient tritt die Gemeinsamkeit der Interessen dieses mitteleuropäischen Wirtschaftsgebietes noch erkennbarer hervor, indem die Interessen desselben mit denen der Westmächte sich überall kreuzen, während sie sich nicht nur unter einander, sondern auch mit denen der Orientländer freundlich begegnen oder vollkommen decken.

Von dem Gesichtspunkte einer großen, die politischen und nationalen Grenzen weit überschauenden Wirtschaftspolitik aus betrachtet, ist die Stellung Europas zum Orient klar zu erkennen und sicher zu beurtheilen. Seit langer Zeit lag der Orient im Verfall, fern und unbeachtet von Europa, bis ihn die Engländer und Franzosen in ihre wirtschaftlichen, die Russen in ihre politischen Interessentkreise zogen.

Erst jetzt, nachdem es sich politisch geeint und verbündet und wirthschaftlich gekräftigt hat, empfindet Mitteleuropa jene Eingriffe in den Kreis seiner natürlichen Interessen und beginnt nun seinerseits, sich auf den alten und bekannten, wenngleich verödeten Wegen den Ländern und Völkern des Orients wieder zuzuwenden. In seinem Vordringen nach dem Orient hätte Mitteleuropa nur auf geringe Erfolge zu rechnen, wenn es mit den Mitteln der englischen Konkurrenz vorgehen und sich begnügen wollte, durch bloße Handelsmanipulationen aus jenen Ländern ohne Rücksicht auf das Gedeihen derselben größtmögliche Gewinne zu ziehen. Steht der Engländer dem Orientalen so fern und fremd gegenüber wie ein Handelsmann, der da kommt und geht, einem seiner unerfahrenen und dazu verschuldeten Kunden, so befindet sich Mitteleuropa dem Orient gegenüber in der Lage eines Nachbarn, welcher erkennt, daß es vortheilhafter ist, wohlhabende anstatt verarmte Nachbarn zu haben, und nunmehr sich anschießt, nicht wie ein Eroberer mit Gewalt, Brand und Tod und nicht wie ein schlauer Handelsmann mit Wucher, List und Lug, sondern friedlich und uneigennützig wie ein Freund dem unerfahrenen, verarmten und verschuldeten Nachbar werththätige Hülfe zu bringen in dem Bewußtsein der vorhandenen Interessengemeinsamkeit und in der Erwartung, mit dem Nachbar, nachdem es ihm aufgeholfen, in lebhafteren Verkehr und Austausch zu treten.

Deutschland wird seine große friedensfördernde Mission auch im Orient bethätigen können, indem es durch die wirthschaftspolitische Kräftigung und Selbstständigmachung der Orientländer nicht nur für sich, sondern für das gesammte mitteleuropäische Interessengebiet neue konsumtionsfähigere Absatzländer zu schaffen sucht und hiemit zugleich auf die Herstellung eines wirthschaftspolitischen Gleichgewichts in Europa drängt, welches bisher in Folge des Uebergewichts des englischen Handels im Orient leider nicht vorhanden war. An die Reichsregierung wird zunächst die Nothwendigkeit herantreten, die wirthschaftspolitischen Verhältnisse der Orientländer, vor Allem des türkischen Reiches, einer eingehenden und sachverständigen Untersuchung unterziehen zu lassen. Erst wenn sie sich hierdurch mit der Gewißheit auf ersprießlichen Erfolg eine feste Grundlage für ihr Vorgehen geschaffen hat, wird sie unter Erwirkung von bestimmten Bürgschaften und Verpflichtungen der Pforte, welche wissen muß, wo sie uneigennützig Freunde und Helfer zu suchen hat, in Konstantinopel zu Gunsten des wirthschaftspolitischen Wiederaufbaues des türkischen Reiches einzutreten haben. In der europäischen Türkei handelt es sich wesentlich um die Herstellung einer wirthschaftspolitischen Verwaltung unter hervorragender Mitwirkung deutscher

bewährter Kräfte aus allen Berufsständen. In der asiatischen Türkei dagegen, zunächst in Anatolien, wird das mitteleuropäische Kulturwerk fester und tiefer zu begründen sein. In Anatolien kann für die triebfähigen Ueberschüsse deutscher Intelligenz, Arbeits- und Kapitalkraft gefunden werden, was bisher anderwärts vergebens gesucht worden: eine Form geschlossener Organisation, welche diesen Kräften eine hohe Verwerthung sichert, jenen Gegenden neues Gedeihen verheißt, und endlich im engen Anschluß an das Vaterland demselben die Dienstbarkeit und Treue seiner Angehörigen auch in der Ferne ungeschwächt zu erhalten vermag.

Donauwärts.

Der Donaustrom. — Die Schifffahrtshindernisse. — Ausbau der Donaustraße. — Eine neue Donaumündung. — Zur Entwicklung der Donauschifffahrt. — Die Donau-Dampfschifffahrt. — Der Donauverkehr. — Tarifverhältnisse. — Die Donau-Kettenschifffahrt. — Oesterreich-Ungarn und die Donau. — Europa und die Donau.

Mit den Kreuzzügen beginnt die Geschichte des modernen Welt Handels. Nachdem es die Nachwehen der Völkerwanderung überwunden, warf sich das neue Europa auf das Land, wo der Stifter seiner Religion gelebt und gewirkt hatte. Aus dem großen Zusammenstoß zwischen Abendland und Morgenland sollten durch des Letzteren überlegene Kultur für das Erstere fruchtbare und nachhaltige Anregungen auf dem Gesammtgebiete wirthschaftlicher Thätigkeit erwachsen.

Zwei Wege standen damals den Kreuzfahrern offen: der bekannte alte Landweg längs der Donau, welchen sie zuerst einschlugen, um von den anwohnenden verwilderten Völkerstämmen desselben meist aufgerieben zu werden, und der alpenverspernte sicherere Seeweg über das Mittelmeer, welcher glücklicher zum Ziele führte. Beide Wege geriethen nach kurzer Lebensblüthe in jahrhundertjährigen Verfall: der Donauweg, nachdem er von den Türken besetzt und versperret worden war; der Mittelmeeresweg, nachdem der Seeweg nach Ostindien aufgefunden worden war. Erst die neueste Zeit hat auf diesen Wegen neues hoffnungsvolles Leben ersprießen sehen.

Nächst der Wolga ist die Donau mit ihrem Flußgebiet von Der Donau-
strom. 817 100 qkm der größte Strom Europa's; denn das Stromgebiet der Weichsel ist um 633 725, das des Rheines um 644 975 und das der Elbe um 661 681 qkm kleiner. Die Donau empfängt ihre Zuflüsse aus der Schweiz, Baden, Württemberg, Bayern, Tirol, Salzburg, Oesterreich, Mähren, Steiermark, Kärnten, Krain, Ungarn, aus den Donaufürstenthümern und aus Rußland. In unmittelbarer Nähe ihrer

Ufer befinden sich von ihrer Schiffbarkeit ab 72 Städte mit 1 991 468 Einwohnern und 371 größere Ortschaften mit 462 930 Einwohnern. An den Ufern ihrer 13 schiffbaren Nebenflüsse liegen außerdem 62 Städte mit 638 439 Einwohnern und 295 größere Ortschaften mit 665 455 Einwohnern. Bei einem schiffbaren Lauf von 2 632 km und mit ihren Nebenflüssen von 5 833 km schiffbarer Länge repräsentirt sich die Donau sonach als eine 8465 km lange Wasserstraße, welche durch fruchtbare, handel- und gewerbtreibende Länder unmittelbar an $3\frac{3}{4}$ Millionen konsumtions- und produktionsfähigen Menschen vorbeiführt.

In den geographischen Lehrbüchern steht zu lesen, daß die Donau im Schwarzwald entspringt und im schwarzen Meere mündet. Das ist mit Vorsicht aufzunehmen, denn der Donaustrom beginnt für den kleinen Schiffsverkehr erst bei Ulm, für den Dampfschiffsverkehr erst bei Regensburg, für den großen Durchgangsverkehr gar erst bei Budapest und endet für den größten Theil des Verkehrs bereits an der rumänisch-serbischen Grenze, wo das sog. Eisernen Thor und die Katarakten nur zeitweise die ungestörte Passage gestatten. Wenn dieses Schiffshinderniß endlich einmal beseitigt worden, dann wird von Budapest bis Sulina der gewaltige Strom eine zwei Drittheile des Jahres hindurch fahrbare, freie und auch dem größten Verkehr genügende Wasserstraße nach dem Orient bilden und in diesen zukunftsverheißenden Verkehr Mitteleuropa — abgesehen von dem anschließenden vielverästeten Eisenbahnnetz — umso leichter ziehen, als er in seinem oberen Laufe eine natürliche, wenn gleich unzuverlässige und unzuweckmäßige Fortsetzung findet.

Bei Beurtheilung der Donau als Verkehrsstraße ist zunächst ihre verkehrspolitische Lage in Europa in Betracht zu ziehen. Parallel und daher in Konkurrenz mit dem nördlichen und südlichen Seeweg fließt die Donau quer durch Mitteleuropa nach entfernten, vorerst minder kultivirten Ländern in ein Sackmeer und während die großen niederdeutschen Ströme fast den ganzen Verkehr Mitteleuropas mit dem Meere an sich gerissen und der Donau entzogen haben, wurde es im Osten der Seeweg selbst, welcher zu den unteren Donauländern führend dort den Strom in seinem eigensten Verkehrsgebiete beeinträchtigte. Unter der verkehrspolitisch begünstigten Konkurrenz von Rhein und Elbe konnte die obere Donau, neben dem weiten, aber wohlfeileren Seewege die untere Donau nicht recht aufkommen. Mehr und mehr wurde so der ganze Strom auf den Lokalverkehr beschränkt. Bei Beurtheilung der Donau als Verkehrsstraße ist ferner die Regelmäßigkeit und Dauer des Verkehrs zu

berücksichtigen. Alljährlich währt die winterliche Unterbrechung der Schiffahrt 3 bis 4 Monate, auf der oberen Donau durchschnittlich 5 Wochen länger, das ist in einer Zeit, welche, wie die gegenwärtige mit ihrem entwickelten Welthandel, bei großen Umsätzen und kleinen Gewinnen Schnelligkeit, Sicherheit und Pünktlichkeit der Güterbeförderung zu verlangen gezwungen ist, kein geringer Nachtheil. Dazu tritt für die Donau oberhalb Budapest noch ein größerer Uebelstand, welcher endlich einmal, so inopportun es auch erscheinen mag, flargestellt werden muß, damit man sich nicht auch im deutschen Reiche — wie in Wien — einem bedenklichen Irrthume hingebe: Bei den nun einmal vorhandenen, äußerst ungünstigen natürlichen Bedingungen des oberen Stromlaufes bis Gran bezw. Budapest ist, wie unbefangene Sachverständige längst festgestellt und ausgesprochen haben, an eine Korrektion desselben, welche den Anforderungen eines regelmäßigen Schiffahrtsbetriebes im großen Styl entspräche, nicht zu denken und alle hiefür aufgewendeten Opfer werden vergebliche bleiben. So gewaltiger elementarer Machtentfaltung gegenüber, wie sie die obere Donau entwickelt, reicht eben des Menschen intellektuelle und physische Kraft nicht aus. Reißend und ungleich rauschen die Wassermassen der Donau von Passau aus nach dem Zuflusse des wilden Inn bis Gran, ohne indessen, ähnlich dem Rhein von Basel bis Germersheim, in Wirklichkeit auch eine nutzbare Wasserstraße abzugeben. Ueberall, wo er sich seeartig erweitern kann, namentlich unterhalb Preßburg, verläuft der Strom in zahllose Arme und mit Hilfe seiner Schottermassen verlegt und verändert er unausgesetzt die Fahrstraße oder verwildert und verwischt sie vollends. Schon bei einem Tiefgange von nur $1\frac{1}{4}$ m müssen die Schiffe dort die größte Vorsicht beobachten. Man sollte sich daher mit beschränkten Meliorationen begnügen, die Bruchufer dem Bedürfniß entsprechend nach den richtig bemessenen Randlinien befestigen und die durch Bildung von Geschiebeablagerungen in der Fahrstraße entstehenden Hindernisse durch Baggerungen beseitigen, um auf diese Weise die obere Donau wenigstens für den kleinen Binnenverkehr leidlich praktikabel zu erhalten. Nur mit unverhältnißmäßig großen Mühen und Zuschüssen kann oberhalb Budapest die Dampfschiffahrt betrieben werden.

Aus diesen ungünstigen Schiffahrtsverhältnissen, welche den Betrieb wie die Frachten entsprechend vertheuern mußten, erklärt es sich denn, daß nicht nur die obere Donau von Ulm und Regensburg an bis Budapest mit ihrem ganzen weiten Stromgebiet, insbesondere mit der deutschen Strecke desselben in einer Länge von beiläufig 612,25 km, verhältnißmäßig vernachlässigt und verkehrsarm erscheint. Regensburg und Passau, wo die Dampfschiffahrt beginnt, sind nicht jene wichtigen Ausgangspunkte

und Stapelplätze, zu welchen sich Mannheim und Mainz auf dem Rheine emporgeschwungen haben und an der Mündung der Donau liegt statt eines Rotterdam oder Hamburg die kleine Hafenstadt Sulina mit 6000 Einwohnern, noch jetzt mehr Fischerdorf als Seestadt. Von allen Donaustädten hat vorerst Budapest als westlicher Endpunkt der großen, nach Beseitigung des Eisernen Thores schiffahrtshindernißfreien Wasserstraße zum Meere als dereinstiger Stapel- und Umschlagplatz der Güterbewegung auf der Donau zwischen Mittel- und Osteuropa weitaus eine größere Zukunft. Alle Vorbedingungen hiezu örtlicher wie allgemeiner Art sind vorhanden. Schon gegenwärtig ist Budapest die bedeutendste und schönste Donaustadt und wenn man in der ungarischen Hauptstadt nicht daran gehen will, die Donau auch oberhalb gegen Wien zu für den großen Schiffsverkehr frei und fahrbar zu machen, obschon von Wien aus lebhaft dahin gedrängt wird, so scheint man in Budapest bewußter als bisher auf jenes Ziel loszusteuern zu wollen, welches die Kaiserstadt an der Donau zu erreichen nicht im Stande war.

Es wäre erwünscht, wenn die Aufmerksamkeit der Deutschen — womöglich vermittelt persönlicher Anschauung — sich mehr als bisher dem außerdeutschen Donaugebiet zuwenden wollte, welches gerade für den Deutschen bis über Rumänien hinaus leicht und angenehm zu bereisen ist; denn wesentlich durch deutsche Vermittlung ist es der europäischen Kultur und Bildung erschlossen worden und überall spricht man neben der Landessprache auch das Deutsche. Wer den Rhein bereist hat, sollte sich bestreben, auch die Donau kennen zu lernen. Eine Rheinfahrt ist eine gute Vorschule für die Donaufahrt. Auf dem Rheine hat man alle Reize und Schönheiten hübsch beisammen und bequem fährt man in einem Tage an ihnen vorüber. Die Donau bringt ihre sehenswerthen Partien dem Touristen nicht sozusagen auf dem Präsentirteller dar; sie gibt, was sie hat, in längeren Zwischenpausen, fordert für sich mindestens eine Woche, erscheint dafür aber auch eigenartiger und vielgestaltiger. In ihren charakteristischen Anfängen ist sie dem Alpenreisenden wohlbekannt, nicht in dem reizlosen Strom, welcher träge durch die Ebene von Ulm nach Passau zieht, sondern in den Gebirgswässern des Inn, des breiteren und stärkeren, wenn auch in der Richtung nicht maßgebenden Zuflusses. In viel tausendjähriger Arbeit hat die Donau als Inn vor dem Zusammenfluß bei Passau bereits Wunderthaten verrichtet, namentlich in den Wasserfällen und Klammern des Salzachgebietes. Anmuthig windet sich dann der Strom auf der Strecke von Passau abwärts zwischen den dichtbewaldeten düsteren Höhen hindurch zu dem freundlichen Einz. Belebter werden dann die Ufer,

Dorfschaften, Städtchen, wie Grein mit dem Strudel, Kirchen, Klöster, Burgen, Schlösser da und dort. Weithin schauen die Wallfahrtskirche Maria Taferl, das stattliche Stift Melk, die berühmte Benediktiner-Abtei Göttweig in die Ebene, bis Krems die reizlosere Tullner Niederung einleitet. Doch schon kündigt sich in der Ferne der herzige Wiener Wald an mit dem Kahlenberg und Leopoldsberg am Strom und im Rücken die vielgepriesene Kaiserstadt. Bei Wien fesseln die großartigen, leider verfehlten Durchstichbauten, von Nordosten her winken die kleinen Karpathen und romantisch strömt der Fluß bei Preßburg in ein fremdes Land, ins Ungarische. Von Komorn bis Budapest wird das Auge unausgesetzt durch wechselnde, anziehende Landschaften angezogen, vor Allem durch die Basilika von Gran, die hohe Burg Wischegrad und durch Budapest selbst, die schönste aller Donaustädte, die erste Donau-Großstadt, welche Eigenschaft Wien eigentlich abhanden gekommen ist. Lange geht es jetzt durch die ungarische Ebene, bis mit der Fruschkagora die Berge wieder herantreten und auf ihren Abhängen Peterwardein, Karlowitz, Semlin und Belgrad. Was in den Alpenthälern der einzelne Bach gethan, um sich seinen Weg zu erzwingen, das hat endlich bei Beginn ihres untersten Laufes, wo die transylvanischen Alpen und die Balkanausläufer zusammenstoßen, die Gesamtheit der Donau ungleich großartiger zu Stande gebracht, indem sie den Kazanpaß schuf. Viele Jahrtausende mag sie an der Beseitigung des schwersten Hindernisses, welches sich ihr entgegenstellte, gearbeitet haben, bis ihr der erstaunliche Durchbruch gelang. Freilich sind ihre Katarakte der Schiffahrt gefährlich, aber man hätte schon längst nachhelfen und vor Allem das Eiserne Thor wegsprengen können, wenn die nöthige Thatkraft dazu vorhanden gewesen wäre. So bricht sich ein Kraftgenie Bahn, wie die Donau zwischen Moldawa und Turn-Severin. Im Kazanpasse meint man am Königssee und gleich darauf in Dubowa oder später in Drusowa am Tegernsee zu sein. Dort liegt auch Mehadia-Herkulesbad, das wallachische Gastein. Auf solcher Donaufahrt gewinnt der Reisende auf den bequem eingerichteten, in Küche, Keller und Kabinen wohlbestellten Schiffen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zugleich einen Einblick in Leben und Treiben der Donaubewohner, der Bayern, Oesterreicher, Ungarn, Serben, Rumänen, Zigeuner u., während tausend Denkmale an den Ufern von der sagen- und geschichtsreichen römischen, altdeutschen, hunnischen und türkischen Vorzeit dieser Gegenden anschaulich erzählen.

Abgesehen von den regelmäßigen winterlichen Unterbrechungen wird die freie Donauschiffahrt noch durch allerlei andere Hindernisse und Schwierigkeiten beeinträchtigt, einmal durch diplomatische, handels=

Die
Schiffahrts-
Hindernisse.

zoll- und tarifpolitische Zerwürfnisse und Eifersüchteleien, sodann aber auch durch natürliche Hindernisse in Gestalt von Schotter und Felsen.

Große Schottermassen versperren bei niederem Wasserstand die weite Strecke der Donau in Nieder-Oesterreich von Stein oberhalb Wien bis zur ungarischen Grenze. Auf dieser Strecke fließt die Donau über ihre eigene Anschwemmung, zersplittert ihre Wassermassen, verändert ihr Bett und schafft zahlreiche Untiefen zum großen Schaden der Schifffahrt. Bei fischamend mußten im Jahre 1874 mehr als 150 beladene Schlepper der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mehr als einen Monat lang unbeweglich liegen bleiben, bis die Gesellschaft sich selbst wieder eine Fahrinne ausgebaggert hatte. Ähnliches wiederholte sich im Jahre 1876. Abgesehen von dem mittelbaren Nachtheil derartiger Vorkommnisse, welche das in die Wasserstraße der Donau gesetzte Vertrauen erschüttern und ihr zahlreiche Frachten entziehen, erwuchs dadurch allein der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ein unmittelbarer Verlust von 800 000 fl. Im Frühjahr 1882 hatte der österreichische Reichsrath für die Regulirungsarbeiten dieser Strecke der niederösterreichischen Donau 24 Millionen Gulden bewilligt, doch werden diese Arbeiten sehr langsam vor sich gehen und erst Ende 1901 beendet werden, ohne voraussichtlich den erwarteten Nutzen zu bringen.

Unmittelbar an der ungarischen Grenze setzt sich diese schifffahrtshemmende Donaufstrecke in einer Länge von 45 km bis Gönyö fort. Der Strom befindet sich in steter Neu- und Umbildung und bringt fortwährend neue Arme, Sand- und Schotterbänke, Werder und Inseln hervor. Die Abbröckelung der Ufer in Verbindung mit dem zur Deponirung gelangten massenhaften Geschiebe, welche die Verwilderung des Stromes, die Bildung von Inseln und Seitenarmen begünstigten, haben auch das Strombett völlig verändert. Speciell auf der 17,600 m langen und zumeist verwilderten Gutor-Süßly schwankt die Breite des Stromes zwischen 3—5 km. Selten ist das Fahrwasser ausreichend breit und tief, kostspielige Umladungen, häufige Verkehrsstockungen gehören zur Regel und verursachen der Schifffahrt unberechenbare Verluste. Die Stromrinne ist hier solchen Wandlungen unterworfen, daß die Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft genöthigt ist, während der Fahr-saison eine größere Zahl von Lootsen zu unterhalten, deren Aufgabe es ist, täglich die Tiefe der einzelnen Stromarme zu prüfen und dem entsprechend die Gönyöer und Preßburger Agenturen zu verständigen, bis zu welchem Tiefgange eine Belastung der Schiffe zulässig erscheint. Auf der Strecke Wien-Gönyö verausgabte die Gesellschaft für die Stromreinigung im Jahre 1882 ca. 52 385 fl. Im Mai 1883 berichtete die Gesellschaft: „Die Hemmnisse eines vernachlässigten Stromes traten

nach dem unerwarteten Hochwasser zu Beginn des Jahres mit allen Folgeübeln hervor. Nahezu 200 beladene Schleppschiffe wurden auf der Strecke Wien-Gönyö aufgehalten, und nur den von uns selbst angewandten Hilfsmitteln haben wir es zu danken, daß überhaupt ein regelmäßiger, wenn auch mühevoller Schifffahrtsbetrieb ermöglicht war.“ Nach einem inzwischen zurückgelegten Gesekentwurf der ungarischen Regierung vom Jahre 1881 sollte die Hauptaufgabe der Regulirung darin bestehen, den Strom durch Verbauung der Seitenarme, durch Anlagen von Parallelwerken und durch Uferdeckungen in ein einziges Rinnthal zusammenzufassen. Die Breite des Stroms in dem zu corrigirenden Abschnitt sollte zwischen 350 bis 550 m schwanken. Die Arbeiten selbst sollten eine Gesamtlänge von etwas mehr als 134 km umfassen und sich von Theben bis Radvany, beziehungsweise Mocs erstrecken. Die Gesamtkosten dieses Werkes, welches auch den benachbarten Ländereien zu Gute gekommen wäre, waren auf 18 Millionen Gulden veranschlagt worden; doch ist die ungarische Regierung davon wieder abgekommen, allem Anschein nach indeß weniger aus technischen Gründen, welche dieses Verhalten rechtfertigen würden, als vielmehr aus wirtschaftspolitischen Erwägungen, eben um Budapest zum ersten Emporium der Donau zu erheben.

Das größte und bekannteste Hinderniß der Donauschifffahrt liegt zwischen Baziasch und Turn-Severin in Gestalt von vielen quer durch das Strombett ziehenden, oft über die Oberfläche herausragenden felsensklippen, welche Stromschichten und Stromschnellen erzeugen. Eine solche Klippe ist das Eisene Thor, 8 km unterhalb Orsowa, ein felsensrück, welcher die Donau in einer Breite von 570—950 m auf einer Länge von 2650 m durchquert und die Schiffe an der Fahrt hindert, sobald der Wasserstand weniger als 2—3 m über Null des Pegels in Orsowa zeigt, eine Eventualität, welche in jedem Jahre durchschnittlich 155 Tage eintritt. Unbehindert ist dort die Schifffahrt nur vom März bis Juni. Während der ganzen übrigen Jahreszeit müssen kostspielige und zeitraubende Eichtungen und Umladungen vorgenommen, besondere für die Strecke gebaute Katarakt-Remorqueure (1880:3), leichtgehende Passagierboote (1880:4), Katarakt-Eichterschiffe (1880:25 eiserne und 16 hölzerne) eingestellt, bei weiter fallendem Wasserstande die Beförderung der Güter auf Plätten und vermittelst Zugvieh verführt, nicht selten aber schlimmsten Falles ausgeschifft und auf dem Landweg transportirt werden.

Zur Kennzeichnung dieses Verkehrshindernisses genüge die Thatsache, daß im September 1873 und 1874 je über hundert mit Getreide befrachtete Schlepper wegen niederen Wasserstandes in Turn-Severin

zurückbleiben und dort — von ihrer Rückkehr nach Ungarn abgesperrt — sechs Monate bis zum Eintritt des Hochwassers warten mußten, ehe sie zur Weiterreise über die Katarakten geführt werden konnten. In folge höherer Betriebskosten erhebt die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für die Passage des Eisernen Thores bei ungünstigeren Wasserstände Frachtzuschläge, und zwar bei einem Wasserstande von 1,58—0,96 m unter Null 40—60 fr., bei noch niederm Wasserstande von 80 fr. bis 1 fl. 20 fr. für 100 kg Güter.

An dem Eisernen Thor laborirt die Donauschiffahrt seit Jahrtausenden; denn schon unter dem Kaiser Trajan versuchten es die Römer, wovon noch heute sichtbare Spuren zeugen, die gefährliche Stelle zu umgehen. Nach Eröffnung der Dampfschiffahrt auf der Donau wurde die Beseitigung des Eisernen Thores aufs Neue erörtert und als nothwendig anerkannt. Auf Anregung Szechenyi's erfolgten in der That während der dreißiger Jahre einige Sprengungen, doch sie genügten eben, um den erst im Jahre 1846 ausgeführten Versuch, durch Befahrung des Eisernen Thores die Dampfschiffahrt der oberen und unteren Donau in Verbindung zu bringen, nicht scheitern zu lassen.

Seit vielen Jahren schon sind die Pläne für eine zweckentsprechende Korrektur dieser Strecke vollendet worden, ohne daß es zur wirklichen Ausführung gekommen wäre. Das Eisene Thor blieb stehen wie die festeste Wacht, auch als die Großmächte im Pariser Frieden von 1856 die Angelegenheit in die Hand nahmen; es wankt noch jetzt nicht und wird auch wohl so bald nicht verschwinden, obschon der ganze Donauverkehr dadurch aufs Aeußerste geschädigt wird. Im Jahre 1871 untersuchte auf Veranlassung der Dampfschiffahrtsgesellschaft der amerikanische Ingenieur Mac Alpine, der Erbauer des Erie-Kanals, die ganze Stromschnellenstrecke und empfahl die Aussprennung eines Kanals, event eine Schleusenanlage und die Anwendung der Kettenschiffahrt behufs leichter Ueberwindung der Strömung. Eine österreichisch-türkische Kommission schloß sich 1874 im Wesentlichen diesem Vorschlage an, dessen Ausführung der serbisch-türkische Krieg verhinderte. Dasselbe gilt von der europäischen Kommission des Jahres 1879, nur mit der Abweichung, daß sie für das Eisene Thor selbst einen Schleusenbau für zweckmäßiger erachtete. Die gesammten Regulierungskosten dieses gewaltigen Hindernisses sind auf 8—10 Millionen Gulden veranschlagt worden. (Vergl. Cassian in der „Desterr. Revue“, Jahrg. 1865).

Was für die obere Donau bisher gethan worden ist, hat für die große Transitschiffahrt ebenso zweifelhaften Werth wie das, was allenfalls noch für sie geschehen könnte. Die großen Regulierungsarbeiten der Donau bei Wien und Budapest sind lediglich zu Gunsten dieser

Städte geschaffen worden und dabei sind die Wiener Arbeiten für die Schiffahrt noch eher von nachtheiligen Folgen begleitet gewesen. Nur die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat im Interesse ihres Betriebes die unumgänglichsten Arbeiten ausführen lassen. So sah sich dieselbe im Jahre 1882 genöthigt, um ihren Schiffahrtsbetrieb Angesichts des lebhaften Getreideexportes nicht auf einer der wichtigsten Flußstrecken zwischen Linz und Passau einstellen zu müssen, nachdem die österreichischen Strom-Baubehörden sich wegen Mangel an den nöthigen Fonds dazu außer Stand erklärt hatten, die Fahrbahn bei Aschach von den seit Jahren daselbst angesammelten Felsblöcken, Steinen und Schotter zu reinigen. Die Kosten dieser Stromreinigung beliefen sich auf nahezu 13 000 fl. —

Mit den Rheinlanden steht das Donaugebiet durch den Donau-Main-Kanal, welcher von Ludwig I. von Bayern in den Jahren 1836 bis 1841 erbaut wurde, in Verbindung. Dieser Kanal geht von Kelheim an der Donau durch die Altmühl über Nürnberg nach Bamberg. Leider hat sich derselbe vielleicht in Folge des schlechten Zustandes der mit ihm verbundenen Donau-Strecke Kelheim—Passau und Mainstrecke Bamberg—Aschaffenburg, als Bindeglied der beiden großen geschiedenen Flußgebiete für den Schiffs- und Floßverkehr nicht bewährt und ist mit dem Ausbau des bayerischen Staats-Eisenbahnnetzes vollends vernachlässigt worden. Seit dem Jahre 1866 hat der Donau-Main-Kanal insgesamt ein Deficit von $3\frac{1}{2}$ Millionen Mark aufzuweisen und sein Etat für 1882 ergab bei einer Einnahme von 109 800 Mark und einer Ausgabe von 312 919 Mark ein Deficit von 203 119 Mark. Man will daher nicht mit neuen Forderungen herantreten, doch hat der Stadtmagistrat von Nürnberg in einer Denkschrift vom Juni 1878 an die bayerische General-Eisenbahndirection erneut auf die Wichtigkeit des Kanals für Nürnberg hingewiesen und dabei die Ueberzeugung ausgesprochen, daß der Augenblick für die nothwendigsten Verbesserungsarbeiten kommt, sobald wieder der Main und die Donau auf den, für den Kanal belangreichen Strecken die diesen natürlichen Wasserstraßen gebührende, zur Zeit aber mangelnde Frequenz und Bedeutung erhalten. Denn der Hauptberuf des Ludwigs-Kanals muß entschieden darin gefunden werden, als Bindeglied zwischen Donau und Main für den auf diesen Flüssen stattfindenden Schiffs- und Floßverkehr zu dienen.

An Plänen für den weiteren Ausbau und Anschluß der Donaustraße mit den übrigen Wasserwegen des europäischen Festlandes fehlt es nicht. Zusammengefaßt worden sind dieselben zuletzt in dem Projekt des französischen Technikers Ed. de Saint-Hubert („Vienne port de mer“ Brüssel und Namur 1881), worin neben gründlicher Regulirung

Ausbau
der
Donaustraße.

des Donaustroms die Anlage einer Reihe von Kunstwasserstraßen vorgeschlagen wird, um mit deren Hilfe Wien und die Donau mit Berlin, Stettin und der Ostsee, sowie mit Hamburg und der Nordsee und zugleich den Rhein mit dem Schwarzen Meere in eine unmittelbare Wasserverbindung zu bringen. Einige dieser Vorschläge sind schon früher lang und viel erörtert worden und erscheinen dennoch ihrer Verwirklichung keineswegs nahegerückt. In der genannten Schrift wurde befürwortet:

1. die Anlage eines Donau-Oder-Kanals von Wien nach Oderberg in Länge von etwa 300 km;
2. die Anlage eines Donau-Elbe-Kanals von Kremstier bis zur sächsischen Grenze zum späteren Anschluß an einen Elbe-Spreekanal in einer Länge von annähernd 400 km;
3. die Anlage einer Anzahl kleinerer Kanäle Prag-Elbe, Prag-Budweis, Prag-Beraun und Lundenburg-Brünn in einer Länge von insgesamt etwa 275 km.

Bei einem durchschnittlichen Erforderniß von etwa 160 000 Mark für die Baukosten je eines Kilometers dieser, nach verbessertem System und unter rationeller Benutzung der vorhandenen Flußbetten projektierten Kanäle hat der Verfasser der erwähnten Schrift das gesammte Anlagekapital für sein Kanalnetz mit Einschluß der Expropriationskosten auf 220 Mill. Mark veranschlagt und deren einstige Verzinsung auf 9 Procent berechnet.

In einer zweiten Schrift unter dem Titel: „Berlin port de mer“ wollte der fremde Techniker seine Pläne über die Anlage eines Netzes schiffbarer Wasserstraßen in Mittel-Europa vervollständigen und insbesondere erörtern

1. die Regulirung der unteren Elbe auf sächs. und preuß. Gebiet;
2. die Kanalisation der Oder auf preußischem Gebiet;
3. die Verbindung der Oder mit der Elbe durch einen Seitenkanal von Frankfurt nach Berlin-Hamburg und Berlin-Bremen, sowie die Verbindung der Oder mit der Weichsel unter Regulirung der letzteren von Krakau bis Danzig;
4. die Verhältnisse der oberen Donau in Bayern und Württemberg behufs Vertiefung des Fahrwassers bis auf 2 m;
5. die Kosten einer Reform des Ludwigs-Kanals, welcher Main und Donau verbindet;
6. die Kosten der Kanalisation des Mains behufs besserer Verbindung der Donau mit dem Rhein.

Allerdings war der eigentliche Projectant dieser gewaltigen Kanalbauten ein bekannter Börsenspekulant, welcher dabei keineswegs an die Hebung von Verkehr und Arbeit, sondern lediglich an die Erweiterung seiner Börsenoperationen dachte. Allein das kann nicht hindern, daß von anderer ernsthaften Seite wieder aufgenommen und durchgeführt werden wird, was die mitteleuropäischen Verkehrsbedürfnisse erheischen.

In Oesterreich interessirt man sich zunächst für die Anlage eines Donau-Elbe-Kanals, wofür zuletzt der Vicepräsident des Wiener Donau-Vereins Abgeordneter Dr. Ruß Anfangs 1883 in einer kleinen Schrift mit großer Wärme eingetreten ist. Dieser Kanal soll bei Korneuburg die Donau verlassen und bei Budweis die Moldau treffen. Die Länge des Kanals wäre 222 km, die des kanalisirten Moldaulaufes 246 km. An Frachtmenge berechnet der Verfasser ein Minimum von 1,5 Millionen Tonnen, an Anlagekosten 69,5 Millionen Gulden. Der Tarif würde etwas unter 1 Kreuzer per km und Tonne sein.

Weitausschauend sind alle diese Projekte, aber vielfach entsprechen sie vorhandenen Bedürfnissen, vielfach werden sie neue hervorrufen und es wäre wünschenswerth, wenn sie nicht kurzer Hand abgelehnt, sondern, mag ihre Ausführbarkeit auch zweifelhaft erscheinen, zum Mindesten einer ernsthaften und positiven Erörterung unterzogen werden.

Hiebei mag an den Wunsch erinnert werden, welchen der „Verein für Donau- und Orientverkehr“ in Württemberg mit Hinblick darauf, daß vom Bundesrath und Reichstag größere Summen für norddeutsche Kanäle verlangt werden, im Interesse der deutschen Donaustaaten, insbesondere Württembergs, für welches die Anlage eines Donauhafens in Ulm angestrebt wird, ausgesprochen hat, es möge von Reichswegen auch ein Beitrag für die Correction der deutschen Donauwasserstraße bis Passau gewährt werden. Ein solcher Antrag dürfte indeß allem Anschein nach auf die schwer entbehrliche Unterstützung Bayerns nicht zu rechnen haben, da letzteres von der Einführung einer geregelten Donau-Dampfschiffahrt Ulm-Regensburg-Passau eine Verringerung seines Eisenbahnverkehrs fürchtet, eine Besorgniß, welche sich beiläufig in Sachsen als unbegründet erwiesen hat, da dort die Förderung der Dampfschiffahrt auf der Elbe die Rente der sächsischen Bahnen, welche längs des Stromes laufen, nicht beeinträchtigt, sondern gesteigert hat.

Von Seiten der rumänischen Regierung wurde Mitte 1883 ein

Eine neue
Donau-
mündung.

uraltes, schon von den Römern erörtertes Projekt, die Herstellung einer neuen künstlichen Donaumündung durch Anlage eines Canals von der Donau bei Kassowa-Czernawoda in das Schwarze Meer bei Küstendsche, wieder in Aufnahme und Discussion gebracht und zwar in unmittelbarem Zusammenhange mit der Donaufrage. Eine Zeit

lang schien man in Bukarest ziemlich ernsthaft daran zu denken, sich durch die Ableitung der Donau bei Czernawoda ins Schwarze Meer eine eigene von der Europäischen Commission unabhängige Donaumündung zu schaffen und bereits hatte der Ingenieur Gueracino in Küstendsche ein Projekt ausgearbeitet, welches die Sache plausibel zu machen suchte. Danach würde die Ausführung des Canals nur auf unbedeutende Schwierigkeiten stoßen und die Länge desselben nur 60 km betragen, wovon 45 km nahezu eben und nur 15 coupirt sind, wogegen aber 350 km Strom und 200 km See, also zusammen 55 km Schifffahrt für die Producte beider Ufer Czernawoda abwärts erspart würden, abgesehen von den politischen, commerciellen und finanziellen Vortheilen, welche aus der Durchführung des Projekts für das Land und insbesondere für die Dobrudscha entstehen müßten. Bei dem Wasserreichthum der Donau würden die natürlichen Mündungen derselben keinesfalls trocken gelegt werden. Bekanntlich vermittelt bereits eine vielbefahrene Eisenbahn diese kürzeste Verbindung der Donau mit dem Meere, ohne indessen den Massentransporten den gewaltigen Umweg über die nördlichen Mündungen zu ersparen. Schon im Jahre 1878 war ein ähnliches Projekt von einem Wiener Consortium der rumänischen Regierung unterbreitet worden, welches von derselben die Garantie für eine vierprocentige Verzinsung des Actien Capitals von 30 Millionen francs ansprach. Damals erklärte sich die Donaudampsschiffahrts-Gesellschaft bereit, einen Theil der zu emittirenden Actien zu übernehmen. Da jedoch die Städte Galatz und Braila gegen das erwähnte Project Protest erhoben, weil dasselbe ihren Handel gänzlich zerstören würde, wurde das Project von der rumänischen Regierung abgelehnt. In Wien wie in Budapest war man dem Project günstig gesinnt und schon lange der Ansicht, daß der Ausbau eines Donaukanals von Czernawoda an's Meer nur eine Frage der Zeit sei und über kurz oder lang verwirklicht werden werde. Derselbe würde politisch wie wirthschaftlich betrachtet für Rumänien ungemein vortheilhaft, für Mitteleuropa dagegen mindestens nicht nachtheilig sein, vorausgesetzt, daß dessen Verbindungswege nach den Balkanländern verbessert und vermehrt werden. Vorerst hat man sich in Bukarest indeß entschlossen, von der Concession und Anlage dieses Donaumündungskanals abzustehen, da derselbe sowohl der Staatseisenbahnstrecke Küstendsche-Czernawoda wie den aufblühenden rumänischen Donauplätzen Galatz und Braila empfindlichen Abbruch thun und ferner mehr der k. k. priv. Donaudampsschiffahrts-Gesellschaft als der rumänischen Donauschifffahrt zu Gute kommen würde, welche letztere ohnehin gegen die überlegene Konkurrenz nicht aufzukommen vermag.

Zu römischer Zeit und auch in späteren Jahrhunderten hatte die Donau ohne Zweifel einen verhältnißmäßig stärkeren Verkehr aufzuweisen, als in der Gegenwart. Auf der oberen Donau führten die Römer von den Alpengegenden her nothwendige Verkaufsgegenstände stromabwärts, namentlich Salz, Eisen und Waffen. Gegenüber der Koftspieligkeit, Unsicherheit und Langwierigkeit der Landbeförderung bot damals und noch späterhin die Wasserstraße trotz aller Schwierigkeiten der Schiffahrt Vortheile, welche heute unter gänzlich veränderten Handels- und Verkehrsverhältnissen gar nicht mehr in's Gewicht fallen können. Dazu war den Römern ein großer Theil der Donau Grenze, Wall und Graben zugleich gegen die Völker des Nordens. Drei Flotten waren zu Vertheidigungszwecken oberhalb Wien aufgestellt. Längs des Stromes erstanden Kastele, Kolonien, Munizipien, Straßen, Uebergänge, Kanäle. Eine Heerstraße führte vom Ufer der Donau von Regensburg bis zum Schwarzen Meer. Zahlreiche Ueberreste dieser Werke zeugen noch heute von römischer Thatkraft. Im Jahre 360 schiffte sich Kaiser Julian mit 3000 Mann auf der oberen Donau nach dem Osten ein. Doch mit dem Römerreich verfiel auch die Donauschiffahrt.

Einem verheerenden Sturmwind gleich kam die Völkerwanderung über die Donau, und just sie, die Trägerin von Verkehr und Kultur, sollte den andrängenden Barbaren den breitesten Thalweg in das Abendland öffnen. Von wilden Stämmen wüßte die Donau aus jener dunklen Zeit zu erzählen, aber auch von Helden, von den Hunnen, von den Uibelungen.

Jahrhunderte brauchte das Abendland, um seine Volkswirthschaft zu neuen Schöpfungen zu kräftigen. Langsam regte sich's wieder auf dem Donaustrom. Allgemach verkehrten Handelsschiffe auf der Donau. Nach Byzanz brachten sie abendländische Erzeugnisse für das Morgenland, nach Lorch am Ausfluß der Enns morgenländische Kunst- und Naturprodukte für ganz West- und Nord-Europa, doch nur in kleinen Mengen, als Gegenstände kostspieligen Luxus und Genusses, u. A. Lorbeerblätter, Saffran, Haselnüsse, Oele, Lackritz, Pfeffer, Ingwer, Gewürznelken, Muskatnüsse, Galganwurzel, Kümmel, Rohseide, seidene Ornate, Purpurmäntel, Goldstoffe u. s. w. Im Austausch hiergegen lieferte das Abendland, zunächst Oesterreich, Deutschland und Holland, nach dem Orient Waffen, Eisen, Nutzholz, Wollgewebe, Scharlachtücher, Gold, Silber u. A. m. Kremser Zolltarife aus den Jahren 1177 und 1178 erwähnen gar als Ausfuhr-Artikel nach Konstantinopel wendisch-slavische Mädchen. Im zwölften Jahrhundert mag das Handels- und Verkehrsleben auf der Donau in folge der ersten Kreuzzüge den raschesten Aufschwung genommen und seine größte Blüthe entfaltet

Zur
Entwicklung
der Donau-
schiffahrt.

haben. Von Regensburg aus, dem großen Binnenplatz des Donauhandels, beherrschte der jeweilige Handelsregens als Protektor der Donau-Flotillen auf allen größeren Stapelplätzen von Enns nach Ungarn oder gar bis Konstantinopel den gesammten Verkehr, welcher während des dreizehnten Jahrhunderts Wien an sich riß, bis ein Zusammentreffen ungünstiger Verhältnisse, zunächst der rührigen Venetianer erfolgreich aufstrebender Verkehr mit den Sarazenen und sodann mit anderen orientalischen Völkerschaften, die steigenden Gefahren des Donauweges, die Ueberfluthung der Donauländer durch tartarische Horden, ihre spätere Besitzergreifung durch die in Bezug auf Handel, Verkehr und Volkswirthschaft sterilen Türken, die Aufrichtung des österreichischen Grenz- und Pestkordons, die drückenden Durchgangszoll-Gebühren, nicht zum Mindesten auch die unberechenbare, schiffahrtsgefährliche Gestaltung des Strombettes den Waarenhandel mit dem Orient mehr und mehr zu Gunsten des Seeweges ablenkten. Nach der Entdeckung Amerika's und des Seewegs nach Ostindien beschränkte sich die Donauschiffahrt vollends auf die Vermittelung des bloßen Binnenverkehrs und erforderlichen Falles des Kriegsbedarfs und Truppen-Transports. Mit dem dreißigjährigen Kriege und dem Höhepunkt der Türkenherrschaft in Europa endete still und klanglos die zweite große Entwicklungsperiode der Donauschiffahrt.

Wiederum gingen Generationen dahin, bevor aus den niederdrückenden Kriegesnöthen einer schweren Zeit aufstrebende Unternehmungslust neues Leben auf dem Donaustrom brachte, anfangs auf den oberen Theilen zwischen Süd-Deutschland und Wien, nach erfolgter Zurückdrängung der Türken auch weiter und weiter stromabwärts. Immer belebter und regelmäßiger wurde der Verkehr für Personen und Waaren von Ulm aus bis tief in's Ungarnland, fast alle Städte hatten ihre wöchentlichen „Ordinari“ und dazu Schiffe mannigfaltigster Art. Mächtig streben die Donaugestade im achtzehnten Jahrhundert empor. Am 11. Juli 1782 geht unter den Auspicien Kaiser Joseph's II. das erste Schiff mit abendländischen Waaren (Geweben, Eisenwaaren, Kurzwaaren) von Wien direkt nach Cherson und Konstantinopel und eröffnet neue Bahnen. Andere Schiffe folgen, und ein türkisches trifft zwei Jahre später mit Kaffee, Reis, Rosinen, Mandeln, Zitronen, Wolle u. s. w. in Wien ein. Nach wenigen Jahren schon konnte der Austausch zwischen Oesterreich und der Türkei auf der Donau nach Millionen berechnet werden, und fortwährend gefördert durch fürsorgliche staatliche Maßnahmen, nochmals unterbrochen durch schwere Kriegsnoth im Abendland und Morgenland, gelangte Handel und Wandel an und auf der Donau zu neuem Aufschwung, so daß ein österreichisches Hofdekret vom

13. Juli 1813 Demjenigen, welcher eine Erfindung erbrachte, um befrachtete Schiffe ohne Anwendung von Zugvieh stromaufwärts fortzuschaffen, ein angemessenes Privilegium verhiess.

Diese Erfindung war bereits sechs Jahre früher (1807) in Nord-Amerika erprobt und bewährt gefunden worden, doch erst am 4. September 1830 durchfurchte das erste Dampfschiff den Strom von Wien bis Pest, das Werk eines Engländers, die erste Unternehmung der „Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ mit einem Actienkapital von 100 000 fl. Als die Gesellschaft volle zehn Jahre später unter der thatkräftigen Oberleitung des um den Donauverkehr vielverdienten Grafen Szechenyi, welcher überhaupt erst in Ungarn ein volkswirtschaftliches Bewußtsein erweckt hat, den Entschluß faßte, jeden Tag ein Schiff von Wien nach Pest abzufertigen, staunte und erschreckte man und meinte, solchen Umfang habe der Donauverkehr doch nicht annähernd. Auf Szechenyi's Unregung schritt die Gesellschaft zur Vermehrung ihrer Schiffe, sie besuhr bald die Donau in ihrer ganzen Ausdehnung von der bayerischen Grenze im Anschlusse an die von Donauwörth kommenden Boote der bayerisch-württembergischen Gesellschaft bis zur Mündung, sie sandte ihre Schiffe eine Zeit lang bis Smyrna, sie zog allmählich alle schiffbaren Nebenflüsse der Donau in ihren Betriebsplan, sie wußte die zahlreichen Hindernisse und Gefahren der Schiffahrt auf der Donau mit Opfer und mit Glück zu überwinden, inmitten berufener Concurrrenz und politischer Schwierigkeiten ihre Organisation zu befestigen und auch nach Erlöschen ihres Privilegiums ihre überwiegende, ja fast alleinherrschende Stellung zu behaupten. Für den vorher — namentlich stromaufwärts — ganz unbedeutenden Donauschiffsverkehr schuf die Dampfschiffahrts-Gesellschaft eine neue, jetzt als gegeben hingenommene, damals aber ungeahnte Blüthezeit; denn sie trat nun mit unbegrenzter Kraft an die Erfüllung einer Aufgabe, welche früher die türkischen Segelschiffe, die aushelfenden Saumthiere, die siebenbürgischen Fuhrwerke u. s. w. mit ihren geringen Kräften vergeblich zu tragen versucht hatten.

Die Donau-Dampfschiffahrt.

Der gesellschaftliche Güterdienst erstreckte sich im Jahre 1882 auf eine Linie von 599,4 Meilen (= 4546,8 km), wovon

335,7	Meilen auf die Donau von Regensburg bis Sulina,
20,5	„ „ „ Drau „ Barcs „ Draueck,
101,2	„ „ „ Theiß „ Tokaj „ Slankamen,
15,4	„ „ „ den Franzens-Canal,
15,0	„ „ „ Bega-Canal,
79,4	„ „ die Save von Sissek bis zur Save-Spitze (b. Belgrad),

8,2 Meilen auf deren Nebenflüsse (den Boffuth, die Spacva und die Studva), und
 24,0 " " das Schwarze Meer von der Sulina-Mündung bis Odeffa.

Nach den verschiedenen Rechenschaftsberichten der Gesellschaft be-
 trugen bei derselben:

	im Jahre 1830	1835	1882
das Actienkapital	fl. 105 000	735 000	25 000 000
die Anlehen	" —	—	19 895 375
die Zahl der Seeschiffe	—	1	2
die Zahl der Flußdampfschiffe	1	4	182
die Zahl der Pferdekräfte	60	296	16 754
die Zahl der Schlepp- und anderen eisernen Fahrzeuge	—	—	726
die Zahl der hölzernen Ruder- boote u. s. w.	ca. 007 1
der Werth des Schiffsparks	fl. 105 000	668 535	24 967 481
dessen Anschaffungswerth	" .	.	51 126 184
der Werth der Kohlenbergwerke	" —	—	11 716 394
die Zahl der beförderten Passagiere	.	17 727	1 748 796
die Menge der transport. Waaren in Zoll-Zentnern	43 152	33 497 234
die Zahl der Angestellten und Be- diensteten	11 000
die Gesamt-Einnahmen	fl. .	.	13 808 138
die Gesamt-Ausgaben	" .	.	10 484 499
das Brutto-Erträgniß	" .	.	3 323 638
der Reingewinn	" .	.	1 681 087

Mitte 1885 standen die Actien der Gesellschaft (48 000 Stück zu je 525 fl. auf den Namen eingetragen) auf 590 bei einer Dividende von 6 Procent. Dieselben hatten im Jahre 1875 in Folge eines gewinnlosen Betriebsjahres ihren niedrigsten Stand mit 328 erreicht und waren im Jahre 1872 bei einer Dividende von $7\frac{1}{8}$ pCt. bis auf einen Durchschnittskurs von 625 gestiegen.

In einer Ende November 1881 erschienenen inhalt- und ehrenvollen Denkschrift zur Feier ihres fünfzigjährigen Bestehens hat die Gesellschaft selbst ihre Geschichte erzählt, welche auf's Neue darthut, was der Gegenwart in Vergessenheit gerathen zu sein scheint, daß ursprünglich rein geschäftliche Unternehmungen sich auch höhere, d. h. nationale und zivilisatorische oder kulturelle Aufgaben stellen dürfen oder können, ohne ihr wirthschaftliches Gedeihen zu gefährden. Mit

ihrem gewaltigen Verkehrsgeschäft erwuchs für die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft eine Kulturmission und zugleich eine nationale Aufgabe, welcher sie nicht ohne Erfolg zu entsprechen suchte. In der Geschichte der großen Unternehmungen des Jahrhunderts des Verkehrs und der Industrie wird sie einen Ehrenplatz zu beanspruchen haben. Ihre Gründer waren gemeinnützige Männer, ihre Verwaltungsräthe sind es zumeist geblieben, wie ihre Aemter unbesoldete Ehrenämter; ihr Personal unter Oberleitung des Generaldirektors von Cassian, eines geborenen Deutschen, besteht aus wohlbewährten Kräften, und auf ihren drei großen Schiffswerften mit etwa 3000 Arbeitern, wovon 2000 in Alt-Ofen, und in ihren vier Reparaturwerkstätten stellt sie bis auf das Glas der Schiffsfenster und die Stühle der Kajüte selbst her, was sie für ihren mannigfachen Bedarf braucht. Je näheren Einblick man in dieses Privatunternehmen gewinnt, desto höher achtet man sein vielfaches Wirken und Schaffen. Der moderne Staat selbst hätte nicht glücklicher und erfolgreicher gestalten können. Für die stetige Fortentwicklung der Donauschiffahrt bietet zunächst diese Gesellschaft erwünschte Gewähr, nachdem sie seit Jahrzehnten sich aus eigener Kraft das Verdienst gewahrt hat, die Schiffahrt auf der ganzen Donau von Regensburg bis Sulina regelmäßig und ohne andere als elementare Unterbrechungen zu betreiben.

Schon im Hinblick auf ihren Charakter als einer internationalen Transportunternehmung sollte die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bei allen Donaustaaten auf Entgegenkommen und Förderung rechnen dürfen. Das ist indessen nicht der Fall. In Bayern sieht man sie mißtrauisch an, in Wien möchte man sie verstaatlichen, in Budapest nach bekannter Art „dualisiren“, in Bukarest am Liebsten ganz unterdrücken. Um ihre erschwerte Stellung auf der Donau mit Erfolg behaupten zu können, muß die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auch in Zukunft ihren internationalen Charakter behalten und man würde in Wien wie in Budapest einen wirthschaftspolitischen Fehler begehen, wollte man, was namentlich in Budapest angestrebt wird, ihre Unabhängigkeit schmälern und ihrer Verwaltung einen nationalen Sondercharakter aufzwingen. Dann dürften zunächst die rumänischen und bulgarisch-russischen Versuche, mit der österreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Donau zu konkurriren, erfolglose nicht mehr bleiben.

Neben der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verkehren, abgesehen von den Fahr- und Lokalbooten, auf der Donau ständig nur noch 59 Dampfer mit 358 eisernen Schleppbooten und mehreren hundert

Ruderschiffen in Besitz und Betrieb verschiedener Firmen und Gesellschaften, meist unter österreichisch-ungarischer Flagge. Die Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft steht also ohne jede Konkurrenz da, und das hat allerdings auch eine bedenkliche Seite.

Der Donau-
verkehr.

Bei der Menge der betheiligten Frachtführer, Stationen und Staaten wird eine vollständige Statistik des Schiffs- und Waarenverkehrs auf der Donau nicht leicht zu ermöglichen sein. Im Jahre 1863 hatte ein statistischer Versuch der österreichischen Regierung die Schätzung des gesammten Donauverkehrs auf 61,8 Millionen Zoll-Ztr. zum Ergebnis, woran Bau- und Werkholz, sowie Flüsse mit 28 Proc., Getreide mit 21 Proc., Brennholz mit 20 Proc., Salze, Kohlen und Steine mit 17 Proc. und Kaufmannsgüter nur mit 14 Proc. betheiligt waren. In den letzten Jahren wurde der Gesamtverkehr der Donau auf 36 $\frac{1}{2}$ Millionen Mtr.-Ztr. veranschlagt, was überaus wenig erscheint gegenüber demjenigen des Rheins oder der Elbe, wie aus nachstehendem Vergleich hervorgeht:

	Schiffbare Fahrstraße	Jährl. Frachtverkehr	Auf den km
Deutscher Rhein	688 km	51 Mill. Mtr.-Ztr.	74 150 Mtr.-Ztr.
Elbe	665 "	43 " "	64 662 "
Donau	5280 "	36 $\frac{1}{2}$ " "	6 626 "

Auf der deutschen Donau schlummert der Verkehr. „Diese große natürliche Wasserstraße,“ sagte Herr Magirus von Ulm auf dem Deutschen Handelstage im Jahre 1881, „ist zur Zeit ganz ungenügend ausgenützt und in ihrem oberen Lauf von Ulm bis zur Reichsgrenze bei Passau geradezu verödet. Der Grund liegt theilweise in der mangelhaften Regulirung des Flußbettes, theilweise in dem Mangel zeitgemäßer Schifffahrts-Einrichtungen“, zum größten Theil indeß, wie hinzugefügt werden muß, in der Umgestaltung der modernen Verkehrsverhältnisse, welche mit ihren meist staatlichen und daher vom Staate begünstigten Schienenwegen auf die Entwicklung des deutschen Theiles der Donaustraße besonders ungünstig einwirken mußten. Verfallen ist die einst so mächtige Ulmer Schifffahrtszunft mit ihrer Schifffahrt, und im Jahrzehnt von 1870 bis 1880 gingen von Ulm aus jährlich nur 10 bis 20 Schiffe mit einer durchschnittlichen Ladung von 20,000 Ztr. donauabwärts (1881: 980 000 kg Asphalterde, 99 750 kg Ulmer Reiskörner, 120 330 kg diverse Güter, 858 905 kg lithographische und diverse Plattensteine, Summa 1 958 985 kg, gegenüber dem Vorjahre 343 913 kg mehr).

Zur Wiederbelebung der oberen Donau trug seit Frühjahr 1881 die Pilsener Priesener Eisenbahn-Gesellschaft bei, welche in Deggendorf

eine „Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts Gesellschaft“ begründet hat, um mit Hilfe derselben den böhmischen Braunkohlenversandt nach Inner-Oesterreich, Ungarn und den unteren Donauländern zu erleichtern und zu heben. Dieses Unternehmen hatte sich des Wohlwollens der bayerischen Regierung zu erfreuen und wäre einer angemessenen, doch von vorneherein nicht zu überschätzenden Entwicklung fähig gewesen, wenn nicht die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in diesem Versuch der Pilsen-Priesener Eisenbahn, durch billige Tarife nach Deggendorf der böhmischen Braunkohle ein erweitertes Absatzgebiet zu schaffen, eine Beeinträchtigung ihrer Tarifpolitik erblickt und alsbald der Pilsen-Priesener Eisenbahn alle direkten Verkehrsbeziehungen gekündigt hätten. Solchem Andrängen der vereinigten großen Eisenbahngesellschaften konnte die Pilsen-Priesener Bahn keinen Widerstand leisten und mußte auf den im Prinzip richtigen Gedanken, die Flußschiffahrt mit dem Eisenbahn-Transport in Verbindung zu bringen, verzichten.

Ungleich lebhafter zeigt sich der Verkehr auf der Strecke von Regensburg, wo die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ihre Fahrten beginnt, zur österreichischen Grenze und darüber hinaus. Für diese deutsche Donauschiffahrt sind die Erhebungen des Zollamtes Engelhartszell an der bayerisch-österreichischen Grenze von gewissem Werth, da dort der gesammte Donauverkehr zwischen Deutschland und Oesterreich aufgezeichnet wird. In der „Statistischen Monatschrift“ der k. k. österreichischen statistischen Zentralkommission hat Dr. J. Winkler wiederholt lehrreiche Aufsätze über den Donauverkehr veröffentlicht. Wie aus nachstehenden Zusammenstellungen ersichtlich, hat die Ausfuhr Deutschlands nach Oesterreich-Ungarn auf dem Donauwege mit der Verminderung der Ruder- und Floßschiffahrt sehr erheblich, indess mehr quantitativ als qualitativ, abgenommen, während die Einfuhr Deutschlands von Oesterreich-Ungarn her mit der Entwicklung der Dampfschiffahrt und dem gesteigerten Getreidebedarf Deutschlands zugenommen hat. (Der Verkehr zwischen dem österreichischen Inngebiet und Oesterreich über die deutsche Donau beschränkt sich auf Holz und Bips und ist nicht nennenswerth.)

Deutschlands Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn auf der Donau in Meter-Zentnern.

	1850	1860	1870	1880
Brennholz	1 227 015	867 747	593 889	221 500
Leinwand- und Werkholz	548 247	1 015 568	871 473	224 990
Getreide	282 972	226	11 822	156
Braun- und Steinkohlen	82 153	85 970	137 280	443
Bips und Kreide	42 928	51 093	32 670	17 680

	1850	1860	1870	1880
Salz	33 750	68 696	4 946	12 100
Kalk (aus Kuffstein)	23 215	93 055	324 930	189 895
Baumwollgarn (aus Vorarlberg)	16 104	5 293	523	303
Stahlhämmer, Platten	15 286	48 250	69 786	20 364
Käse (aus Vorarlberg)	12 333	20 110	19 755	279
Kaffee	10 827	5 727	6 408	8 113
Thonwaaren	8 187	3 039	16 135	8 610
Holzwaaren	7 186	8 905	11 591	11 022
Steine aller Art	6 807	5 839	46 728	5 060
Schmelztigel	7 067	7 844	4 080	2 244
Maschinen und Instrumente	6 330	3 358	2 510	2 384
Farben und Farbstoffe	6 076	5 106	14 448	11 272
Tabak	5 733	—	—	—
Gemüse u. s. w.	3 779	11 459	4 608	5 184
Eisen und Eisenwaaren	3 063	28 148	44 120	13 069
Frisches Obst	2 523	9 965	6 654	2 303
Mineralwässer	2 367	2 773	5 156	5 591
Thonerde	1 980	7 619	5 715	816
Schwerspath	1 117	2 443	11 571	3 271
Glas und Glaswaaren	115	5 244	9 930	1 508
Verschiedene Waaren	59 014	66 916	48 075	80 755
Insgesammt	2 416 174	2 450 393	2 504 803	848 912.

Oesterreich-Ungarns Ausfuhr nach Deutschland auf der
Donau in Meter-Zentnern.

	1850	1860	1870	1880
Getreide	204	424 596	405 482	288 685
Wein	98	605	2 831	100 757
Werk- und Faßholz	—	6 461	19 976	73 695
Mehl	3	37 213	21 852	31 906
Obst, zubereitet	—	585	921	23 264
Knopperrn und Lohe	4 340	2 899	4 210	19 580
Kleie	—	—	7	8 628
Schafwolle	550	397	10 343	6 489
Mineralwasser	—	—	2	4 366
Graphit	266	3 816	1 481	4 103
Rays- und Selsaat	29	79 178	6 021	4 037
Halbzeug aus Stroh	—	—	2 421	2 766
Hanf	1 300	598	1 038	2 463
Verschiedene Waaren	38 105	9 697	7 936	22 170
Insgesammt	44 895	566 045	484 521	592 921.

Obschon in erheblich gesunkenen Mengen, ist Holz noch immer der Hauptverfrachtungsartikel donauabwärts geblieben, während die landwirthschaftlichen Erzeugnisse Ungarns und seiner Nebenländer, hauptsächlich Getreide, die allerdings werthvollere Rückfracht stromaufwärts bilden.

Deutschlands Getreideeinfuhr von der Donau her schwankt alljährlich und hängt von dem Ausfall der Ernte in Ungarn und Rumänien ab. In Folge der guten Ernte beförderte die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Jahre 1882 ein Maximum Getreide nach Deutschland, wobei zu erwähnen, daß ungleich größere Getreidemengen mit der Eisenbahn verfrachtet werden, während andere sich von der unteren Donau aus noch billigere Wege als den directen Wasserweg suchen, entweder über Marseille nach der Schweiz oder über Antwerpen rheinaufwärts nach Mannheim. Hier sollte eine verständige Tarifpolitik Süddeutschlands in Vereinbarung mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Abhilfe zu schaffen eilen.

Getreide und Kaufmannsgüter bilden noch immer die wichtigsten Frachten der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Dieselbe beförderte im Jahre 1879 über 11, im Jahre 1880 etwa 8, im Jahre 1881 über 9, im Jahre 1882 ca. 12 Millionen Zollzentner Körnerfrüchte neben 12 bezw. 14, 15 $\frac{1}{2}$ und 17 $\frac{3}{4}$ Millionen Zollzentner Kaufmannsgütern. Doch stammt das Getreide zum größten Theil aus Ungarn. Aus den unteren Donauländern Rumänien und Bulgarien verfrachtete die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft über das Eisernen Thor im Jahre 1878 nur 3,2 Millionen, im Jahre 1879 nur 1,8 Millionen Zentner Getreide und das ist nur ein geringer Bruchtheil des Ueberschusses dieser Länder, welche durchschnittlich das Fünffache jener Mengen, je nach der Ernte zwischen 5 und 15 Millionen Zentnern ausführen und zwar über Braila und Galatz hinaus nach Westeuropa. Will man wissen, wer diese Getreidemengen holt und im Austausch dagegen Industrie-Artikel liefert, so betrachte man nachstehende Uebersicht:

Aus der Sulina ausgegangene Schiffe

	1871—79	1881
	Gesammttonnagehalt	Gesammttonnagehalt
Englische	2 423 312	498 994
Griechische	?	128 691
Oesterreichisch-ungarische	470 047	47 005
Französische	252 090	45 669
Russische	156 783	10 717
Türkische	322 352	55 834
Italienische	?	9 550
Rumänische	?	2 967
Deutsche	29 976	2 168
Andere	?	15 859
		<hr/>
		793 454

Nach der Beendigung des Krimkrieges, welchen England und Frankreich gekämpft, um das bis dahin verschlossene Schwarze Meer wirthschaftspolitisch occupiren zu können, und mit dem Umschwunge in dem Verhältnisse zwischen Segel- und Dampfschiffahrt von 1865 bis 1875 vollzog sich an der unteren Donau eine entscheidende Veränderung der Stellung der seefahrenden Mächte zu Gunsten Englands. Im freien Konkurrenzkampfe durch überlegene Leistungsfähigkeit gelang es den Engländern seit dem Krimkriege und rascher noch, seitdem sie die wirthschaftlichen Vortheile der Dampfschiffahrt gegenüber der Segelschiffahrt erkannt und sich anzueignen wußten, in den Ländern der untern Donau festen Fuß zu fassen und sich auf Grund von Eisen und Kohle für die Einfuhr und Getreide für die Ausfuhr ein wirthschaftspolitisches Uebergewicht zu begründen und zwar unter den Augen und auf Kosten der Oesterreicher, welche trotz ihrer zahlreichen Konsulate die veränderte Lage nicht eher erkannten, bis sie im Jahre 1875 von einem kundigen Privatmann darauf aufmerksam gemacht wurden. . . Während noch im Jahre 1865 Griechenland und Italien im Schiffsverkehr voranstanden, war Ersteres im Jahre 1870 schon auf den dritten Platz zurückgedrängt und von Großbritannien überflügelt. Bereits im Jahre 1875 nahm Großbritannien nicht nur die erste Stelle ein, sondern der Tonnengehalt seiner Schiffe betrug die Hälfte des gesammten Tonnengehaltes des Verkehrs überhaupt. Während früher an der Donaumündung eine zahlreiche, aus den verschiedensten Nationalitäten zusammengesetzte flottante Bevölkerung sich herumtrieb, welche von der Segelschiffahrt mittelbar oder unmittelbar lebte, italienische, griechische, dalmatinische Rheder, Kapitäne und Matrosen sich wochenlang in Sulina aufhielten, beendigen jetzt die großen Dampfer in wenigen Tagen ihre Ladungen und geben zu Zwischengeschäften keine Gelegenheit mehr.

Was Oesterreich-Ungarns Handel auf der unteren Donau anbelangt, so ist nach den Ausweisen rumänischer Zollämter Oesterreichs Handel auf der Donaufstrecke von Galatz bis Sulina von 1879 bis 1881 von 86 000 auf 50 000 Tonnen gefallen, wogegen England Handel in eben derselben Zeit und auf der nämlichen Strecke von 136 000 auf 352 000 Tonnen gestiegen ist. Dagegen behauptet sich Oesterreich-Ungarns Schiffahrtsverkehr — Dank seiner großen Dampfschiffahrts-Gesellschaft — über Orsowa hinaus bis Galatz noch immer weitaus als der überwiegende und stellt sich als ein größerer dar als derjenige aller übrigen europäischen Seestaaten zusammengenommen.

Tarifverhält-
nisse.

Vielbeklagt werden die bestehenden Tarifverhältnisse, doch hat wohl der österreichische Handelsstand in erster Reihe für die glücklichere Gestaltung derselben einzutreten, und in der That ist seitens der niederösterreichischen

Handels- und Gewerbekammer in Wien darauf näher eingegangen worden. In dem umfangreichen Referat ihres Mitgliedes, des Herrn Wolfbauer, über die Donau vom Jahre 1879 wird Oesterreich-Ungarns Bedürfniß als ein immer dringenderes anerkannt, namentlich in der Richtung von Westen nach Osten durch billige Frachten das Absatzgebiet seiner Erzeugnisse zu erweitern und von Osten nach Westen neben der Belebung eines Transitverkehrs den Export der Landesprodukte zu behaupten, und dabei die Thatsache beklagt, daß zum großen wirtschaftlichen Nachtheile Oesterreich-Ungarns auf der Donau die Schifffahrt keine so billigen Frachtsätze gewähren kann, wie anderwärts auf regulirten Flüssen. Während die mittleren Frachtsätze der Dampf- und Ketten-schiffahrtsunternehmungen auf der oberen Seine per Meter-Zentner und Kilometer etwa $\frac{1}{4}$ Pfg., auf der Elbe und dem Rheine etwa $\frac{1}{8}$ Pfg. betragen, beziffert sich der mittlere Frachtsatz der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf über $\frac{2}{3}$ Pfg.

Welche Wirkung diese Zustände haben, lehrte das auf dem Wiener Donautag vom 8. Mai 1880 von Herrn Gustav Mayer in Ulm vorgetragene Beispiel, wonach die Fracht für Stärke von Ulm nach Wien mit Ruderschiff und von da mit Dampfer über die Sulina-mündung nach Konstantinopel auf 14 Mk. 27 Pfg. zu stehen kam, während dieselbe von Ulm über London nach Konstantinopel nur 5 Mk. 18 Pfg. für 100 kg betrug, wie nachstehende Berechnung zeigt:

von Ulm bis Wien	2,35 Mk.	von Ulm bis Mannheim . . .	1,08 Mk.
„ Wien bis Sulina	10,42 „	„ Mannheim bis London . .	1,60 „
„ Sulina bis Konstantinopel	1,50 „	„ London bis Konstantinopel	2,50 „
zusammen	14,27 „	zusammen	5,18 „

Unerweiterten Mittheilungen zufolge soll die Fracht von Budapest nach Siurgewo-Rustschuk-Bukarest bis über das Doppelte hinaus höher sein als von einem schottischen oder englischen Hafen seawärts bis Braila-Bukarest, so daß Waarensendungen auf letzterem Wege überlegen konkurriren können.

So erklärt es sich einigermaßen, wenn der größte Theil des Güteraustausches zwischen Süd- und West-Deutschland und den Donauländern nicht über die natürliche und gerade Wasserstraße zieht, sondern den großen Umweg über das Mittelmeer aufsucht, weil derselbe wohlfeiler ist, und hierdurch wird auch die Thatsache begreiflich, daß zum großen Schaden des österreichisch-ungarischen Transithandels die bedeutenden Getreidemengen, welche alljährlich in den Häfen der unteren Donau zur Verladung gelangen, die kostspielige Reise stromaufwärts vermeiden und durch das Schwarze und Mittelländische Meer nach den westeuropäischen Staaten bis in die oberen Donauegenden ziehen. Aus den

Häfen der unteren Donau sind im Jahre 1879 über die Sulinamündung 7 975 540 Meter-Zentner Güter hinausgegangen, meist nach England.

Amerikanisches Getreide wird wohlfeiler als ungarisches befördert; denn die Fracht für amerikanischen Weizen von New-York nach Mannheim beträgt für 100 kg 3,50 Mk., für ungarischen Weizen von Orsowa nach Passau dagegen 3,75 Mk.

Inwieweit die bitteren Klagen österreichischerseits über die Höhe der Tarife der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft berechtigt sind, kann hier nicht untersucht werden; doch muß erwähnt werden, daß die Tarife derselben für entferntere Reisen noch immer wohlfeiler sind, als diejenigen der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen, und daß sie bestrebt ist, auch dem Transit- und Exporthandel besondere Begünstigungen zu gewähren. Wiederholt hat sie ihre Tarife ermäßigt und es betrug beiläufig die

Nettosätze pro Herbst 1882

inclusive Ladespesen, Affekuranz und ungarischer Transportsteuer:

Von	Nach		
	München Markpfennig	Mannheim pro 100 kg	Romanshorn Centim pro 100 kg
Turn-Magurello	488	654	626
Turn-Severin	430	596	562
Dubroviza-Semendria	364	500	473
Pancsova	350	485	469
Szegedin	356	491	489
Karloviz, Neusatz	344	472	463
Budapest	279	407	392

Zur Charakteristik des Donaustromes als ost-westlicher Verkehrsweg, wie er in Wirklichkeit benützlich, diene folgendes Beispiel: Im Sommer 1875 ließ ein Grundbesitzer aus dem südlichen Kaukasien in Wien eine bei den Arbeiten des großen Donaudurchstiches entbehrlich gewordene kleine Dampf-Baggermaschine mit dazu gehöriger Barke ankaufen. Sein geschäftskundiger Agent wandte allen Scharfsinn und alle Mühe auf, den bei Wien in der Donau selbst befindlichen Apparat auf dem sichersten und billigsten Wege nach Poti an der Kolchischen Küste zu befördern. Er setzte sich mit allen Orient-Verkehrsgesellschaften in Verbindung und wählte schließlich als vortheilhaftesten Verfrachtungsweg die Eisenbahn Wien—Mailand—Marseille und von da die Seelinie nach Poti, auf welcher sein Gut in der That mit dem außerordentlich billigen Satz von Rückfracht befördert wurde.

Die Ketten-
schiffahrt.

Zur Erreichung billigerer Frachtsätze auf der Donau wird außer der Beseitigung der Schiffahrtshindernisse seitens der beteiligten Handels-

kreise in Wien auch die Einführung der Kettenschiffahrt auf der Donau für die Strecke von Passau bis Orsova angestrebt. Seit dem Jahre 1869 wird dieselbe zwischen Wien und Preßburg betrieben. Vergeblich ist die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wiederholt bei der ungarischen Regierung um die Erlaubniß eingekommen, die Kette bis Budapest ausdehnen zu dürfen. Bisher hat das ungarische Ministerium alle diese Gesuche abschlägig bescheiden zu müssen geglaubt. Im Jahre 1882 erhielt die Gesellschaft dagegen die Konzession zum Betriebe der Kettenschiffahrt oberhalb Wien und ging alsbald an die Legung der Kette, zunächst bis Spitz, Mitte 1882 über den Strudel bei Grein, und sie kann nunmehr ihre Verpflichtung pünktlich einhalten, längstens bis zum Beginn der Schiffahrt im Frühling 1884 den Taueretrieb in der ganzen Ausdehnung von Theben aufwärts bis Passau in Angriff zu nehmen. Bis Stein wird die Kettenschiffahrt bereits seit Mitte 1882 betrieben. Später will die Gesellschaft ihr Unternehmen bis Deggendorf und Regensburg erweitern, wenn sie dazu die Erlaubniß der bayerischen Regierung erhält.

Größeren Schwierigkeiten begegnet der von Ulm aus eifrig und mehrfach befürwortete Vorschlag, im Anschluß an die österreichische eine deutsche Kettenschiffahrt von Ulm bis Passau einzurichten. Schon im Spätsommer 1872 ließ ein Ulmer Großindustrieller die Strecke von Regensburg bis Donauwörth durch einen Ingenieur untersuchen, welcher die Stromverhältnisse für die Kettenschiffahrt wohlgeeignet fand. Ein Gesuch von dieser Seite um Gewährung einer vierprozentigen Zinsgarantie des Staates wurde aber von der bayerischen Regierung im Juni 1874 abschlägig beschieden. Am 8. Mai 1880 hat der Wiener Donautag, eine Versammlung der Vertreter von Städten und Korporationen des schwäbisch-bayerisch-österreichischen Donaubegebietes, diesen Gedanken eingehend erörtert und sich schließlich in einer Reihe von Resolutionen auf Antrag von Delegirten des Ulmer Handelsvereins für die Einführung der Kettenschiffahrt auf der Donau von Ulm bis Budapest ausgesprochen. Der Donautag anerkannte die hohe wirtschaftliche Bedeutung dieses Unternehmens, beschloß, die Durchführung desselben mit allen Kräften anzustreben, hoffte, daß die beteiligten Staatsregierungen den diesbezüglichen Schritten in jeder Weise würden Fürsorge angedeihen lassen, und setzte zur Ausführung seiner Resolutionen eine besondere Kommission ein, deren Thätigkeit indeß von praktischem Erfolge nicht gekrönt wurde. Von Ulm aus hat das Comité für die Einführung der Kettenschiffahrt auf der oberen Donau, nachdem die technische Durchführbarkeit auf der Strecke Ulm—Passau außer Zweifel gestellt worden, Mitte 1881 im Auftrage einer Reihe städtischer Korporationen

des Donaugebiets und namhafter württembergischer und bayerischer Firmen für die Strecke Ulm—Passau bei den betheiligten Regierungen die Konzession zur Errichtung der Kettenschiffahrt nachgesucht, von der bayerischen Regierung indeß bis Ende 1883 noch keinen anderen Bescheid erhalten, als daß dieselbe beschlossen habe, darüber technische Erhebungen anzuordnen, ob die Kettenschiffahrt überhaupt eingeführt werden könne. Dieses Zögern ist bedauerlich. Das Unternehmen wäre durchaus gesichert, umsomehr, als die Stadtgemeinde Ulm für sich allein schon gegenüber der bayerischen Regierung die bindende Erklärung abgegeben hat, daß sie für das Aufbringen der nöthigen Geldmittel einstehe. In Ulm befürchtet man, daß Bayern die Nothwendigkeit der Einführung der Donau-Kettenschiffahrt zu spät — nach Eröffnung der Arlbergbahn, gegen welche die Schiffbarmachung der Donau der einzige Konkurrenzweg gewesen wäre — einsieht. Mit der Einreichung des Konzessionsgesuches mußten die Bemühungen des Ulmer Komite's vorerst ihren Abschluß finden, da eben Alles davon abhängt, ob die erforderliche Konzession überhaupt erteilt wird.

Auf dem zehnten deutschen Handelstage zu Berlin am 10. Dezember 1881 fanden die Ulmer nicht die gleiche Unterstützung wie in Wien, obschon Herr Magirus, der Präsident der Ulmer Handelskammer, warm für die Kettenschiffahrt eintrat, auf den gesicherten Anschluß der deutschen Donau-Kettenschiffahrt an den großartigen Verkehr auf der unteren Donau verwies und darauf aufmerksam machte, daß sich die Stromverhältnisse von Passau bis Ulm für Kettenschiffahrt vorzüglich eignen und der Wasserlauf dieser Strecke durch die Fürsorge der Regierungen von Bayern und Württemberg schon so weit regulirt worden sei, daß das noch fehlende mit verhältnißmäßig geringen Kosten ergänzt werden könne. Es hat sich der Handelstag damit begnügt, die Resolution des Herrn Magirus von Ulm: „Das Reichskanzleramt sowie die hohen Regierungen von Bayern und Württemberg zu ersuchen, das Strombett der Donau einer Untersuchung, entsprechend der kürzlich stattgehabten Untersuchung des Rheins, zu unterziehen und das Unternehmen der Errichtung der Kettenschiffahrt auf der Donau von Passau bis Ulm kräftig zu unterstützen“, dem Zentralverein zur Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt zur Prüfung zu überweisen.

Schon früher hat dieser Verein die Verhältnisse der Donauschiffahrt erörtert und sich den Ulmer Bestrebungen geneigt erwiesen. In einem Schreiben an den Ulmer Handelsverein vom 12. März 1880 betonte er, „daß zur Zeit kein deutscher Strom so vernachlässigt worden sei als gerade die Donau“, und fand die Ulmer Bestrebungen, von Ulm

ab mittels Kette die Schiffahrt zu betreiben, „in hohem Grade aner kennenswerth.“

Für die Errichtung der Kettenschiffahrt von Ulm bis Wien sind die Kosten auf 5 Millionen Gulden veranschlagt worden. In Bezug auf die Verkehrsaussichten derselben ist erwähnenswerth, daß im Jahre 1879 allein von der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Passau $1\frac{1}{4}$ Millionen Zentner Güter, darunter 800 000 Zentner Getreide nach der Schweiz und Süd-Frankreich, der Eisenbahn zur Weiterbeförderung übergeben wurden, daß ferner der gesammte Frachtverkehr der Hauptstationen Passau (3,15 Mill. Str.), Simbach (1,24 Mill.), Regensburg (3,5 Mill.), Ulm (2,31 Mill.) sich im Jahre 1879 auf 9,73 Millionen Zentner belief. Man rechnet hauptsächlich auf die Beförderung von Getreide und Kohlen, letztere von Deggendorf, wohin sie von Pilsen her verfrachtet werden.

In den deutschen Donaustädten ist man der Kettenschiffahrt durchweg günstig gesinnt, vornehmlich auch in dem maßgebenden Regensburg, dessen Handels- und Gewerbekammer in ihrem Bericht für 1878 bis 1880 die Vortheile der Kettenschiffahrt für die Hebung des Verkehrs anerkannt hat. Freilich erhoben sich aus der Mitte der Kammer auch Bedenken dagegen, namentlich der Schwierigkeiten halber, welche allerdings nur mit Hilfe oder wohlwollender Förderung des Staates überwunden werden können. Die Ungewißheit über die Stellung der betheiligten Staatsregierungen zu dem Projekte, die Unkenntniß der Verhältnisse der Donau über Fluthengang, Gefäll, Kiesablagerungen etc., die gegründeten Zweifel bezüglich einer unter den drückenden Finanzverhältnissen zu erwirkenden staatlichen Zinsgarantie, die als unerläßliche feste Basis für das ganze Projekt betrachtet wurde, veranlaßten die Regensburger Kammer, sich im April 1880 mit einer diesbezüglichen Anfrage an das bayerische Staatsministerium zu wenden. Diese Anfrage ist unbeantwortet geblieben, ein Umstand, welchen die Regensburger Kammer wohl nicht unrichtig deutete, indem sie beschloß, sich an den weiteren Bestrebungen zu Gunsten einer deutschen Donau Kettenschiffahrt nicht mehr aktiv zu betheiligen. Wie es scheint, fürchtet Bayern durch Begünstigung der Kettenschiffahrt die Interessen seiner Eisenbahnen zu beeinträchtigen, obschon Letzteres nach den bisherigen Erfahrungen gar nicht oder nur theilweise der Fall sein wird, weil die billigere Transportgelegenheit neue Transporte besonders an Massenartikeln schafft und dadurch für dasjenige Quantum, welches sie auf der einen Seite vielleicht den Eisenbahnen entzieht, ihnen auf der andern Seite wieder ein Aequivalent zuzuführen pflegt und weil die Schiffahrt selbst bei den günstigsten lokalen Bedingungen nur einen Theil des Jahres hindurch

betrieben werden kann. Die bayerische Regierung würde vielmehr gut thun, gerade im Interesse ihrer Eisenbahnen die Donaustraße zu begünstigen, da sie voraussichtlich nur mit Hülfe derselben ihrem Gebiete den großen Durchgangsverkehr in Getreide, Vieh 2c. von Osteuropa nach der Schweiz und Frankreich erhalten kann, welcher in Gefahr ist, österreichischerseits auf die neue Arlbergbahn übergeleitet zu werden. Ja, im Hinblick auf diese gewichtige Konkurrenz ist sogar zu erwägen, was die Handelskammer Passau in ihrem Bericht für das Jahr 1881 angeregt hat, ob sich nicht die bayerische Staatsregierung selbst zur Einrichtung einer Kettenschiffahrt auf der Strecke Passau-Ulm wird entschließen müssen. Wenn hiedurch die Möglichkeit geboten wäre, Massengüter aus den unteren Donaugegenden zu Wasser bis Ulm zu befördern, würde der Unterschied zwischen den Tarifen der Arlbergbahn und denjenigen der Kettenschiffahrt ein derartig bedeutender werden, daß dadurch die Konkurrenz der Arlbergbahn viel an ihrer Gefährlichkeit verlieren würde.

Oesterreich
und
die Donau.

Im mitteleuropäischen Verkehrsleben würde die Donau gewiß schon lange eine der Elbe und dem Rhein ebenbürtige Stellung einnehmen, wenn sie nicht nahezu in ihrem ganzen Laufe von den Uferstaaten so ganz und gar vernachlässigt worden wäre, die deutsche Strecke nicht ausgenommen, in welcher die bayerische Regierung lediglich eine unliebsame Konkurrenz ihrer Eisenbahnen zu erblicken scheint. Besondere Verdienste um die Pflege der Donau hat sich keiner ihrer Uferstaaten erworben, weder in alter noch in neuer Zeit. Die Wichtigkeit des Flusses hat mit am frühesten Rußland erkannt und war redlich bemüht, die unbequeme Wasserstraße zu schädigen. Je mehr es seine Grenzen gegen die Donaumündungen vorschob, desto fläglicher wurden die Strom- und Schifffahrtsverhältnisse, und als es seit dem Frieden von Adrianopel im Jahre 1829 das ganze Donaudelta beherrschte, nahm die Versandung der Mündungen des Stromes in demselben Maße zu wie die Bedrückung und Ueberwachung der Schifffahrt. Oesterreich suchte die Interessen seiner Schifffahrt durch Verträge zu schützen, allein es gelang ihm Dies im Wesentlichen nur auf dem Papier, nicht auch in der Wirklichkeit. Immer bedenklichere Fortschritte machte die Versandung der Donaumündungen, immer trostloser wurde ihr Zustand, und es wäre die Befürchtung, daß der größte mitteleuropäische Strom sich dem Verkehr gänzlich verschließen würde, leicht verwirklicht worden, wenn nicht die europäischen Weststaaten im Kampfe um ihr Interesse gegen die östliche Großmacht im Pariser Frieden durch die geforderte wirkliche Neutralisirung der Donaumündungen und zugleich durch die selbstthätig bewirkte Regulirung derselben auch für die Donau eingetreten wären.

In Oesterreich-Ungarn hat sich der Staat im Allgemeinen damit begnügt, die Donauschiffahrt durch die Beseitigung der ihr hinderlichen alten Berechtigungen, Sonderprivilegien, Gebühren u. dgl. im Verwaltungsweise zu befreien und ihr an seinen Hauptorten geeignete Hafen- und Landungsplätze zu sichern. Der Dampfschiffahrts-Gesellschaft gegenüber bewahrte er lange Zeit eine wohlwollende, doch zurückhaltende Stellungnahme, obschon der weitblickende Szechenyi gleich anfangs auf die Wichtigkeit der Donau-Dampfschiffahrt für den Staat hingewiesen, die unentgeltliche Ueberlassung von Kohlen und Holz aus den Kameralgütern empfohlen und die offen ausgesprochene Protektion der Regierung verlangt hatte, „da Viele die ganze Unternehmung als eine Privatspekulation betrachteten, zu der Anglomanie, Neuerungssucht und der gefährliche Zeitgeist (1831) trieb“. Der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft war ein ausschließliches Privilegium für die Dampfschiffahrt auf der Donau ertheilt worden. Als der Pariser Vertrag die Freiheit der Donauschiffahrt stipulirte und das Privilegium erlosch, wurde der Gesellschaft durch einen Staatsvertrag von 1857 ein jährliches Reinertragniß bis zum Betrage von 1 920 000 fl. gegen gewisse Verpflichtungen (regelmäßige Befahrung der Donau und ihrer Nebenflüsse, billige Truppen-, freie Postbeförderung u. dgl.) garantirt. Das hierdurch geschaffene Verhältniß befriedigte nach keiner Seite hin und wurde im Jahre 1873 gegen eine Abstandssumme von 2 750 000 fl. wieder gelöst, nachdem der Staat in den Jahren von 1858—1865 derselben Subventionen in Höhe von insgesamt 8 552 573 fl. gezahlt hatte. Alle Achtung vor den Leistungen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft — aber welche imponirende und einflußreiche Stellung würde wohl der österreichisch-ungarische Kaiserstaat heute im ganzen Donau-Gebiet und weit darüber hinaus sich erworben haben und einnehmen können, wenn er damals die Donauschiffahrt in ihrer ungeheuren Wichtigkeit begriffen und sich für seines Volkes wirthschaftliche Zwecke und Bedürfnisse eine eigene Handelsflotte auf der Donau geschaffen hätte?

Nun spielt Oesterreich-Ungarn auf der Donau eine minder wichtige Rolle. Im Berliner Frieden hat es sich mit der Aufgabe betrauen lassen, die Hindernisse zu beseitigen, welche der Schiffahrt am Eisernen Thor und bei den Katarakten entgegenstehen, und es kann zur Deckung der Kosten dieser Arbeiten entsprechende Schiffstagen erheben. Nur allzulange hat man in Wien gezögert, diese ehrenvolle Aufgabe, welche Europa gegeben, eine Ehrenpflicht, zu erfüllen. Bis Ende 1883 war mit den Regulierungsarbeiten nicht begonnen worden, angeblich weil über die Durchführung derselben zwischen der österreichischen Regierung in Wien und der ungarischen Regierung in Budapest

lange Zeit ein Einvernehmen nicht hergestellt werden konnte. Letztere hatte sich zwar bereit erklärt, die Regulirung des Eisernen Thores auf eigene Kosten durchzuführen; sie hatte sich aber gleichzeitig auf den Standpunkt gestellt, daß diese Regulirung, welche auf ungarischem Territorium vorgenommen werde, eine rein ungarische Angelegenheit sei und sich jeder österreichischen Einflußnahme entziehe, so daß Ungarn bei der Abfassung des technischen Projektes und der Höhe der zukünftigen Schiffahrts-Gebühren nach seinem freien Ermessen ohne die Zustimmung Oesterreichs vorgehen könne. Und mit dieser Anschauung ist die ungarische Regierung bei den letzten Ministerkonferenzen zu Anfang Juni 1883 in Wien im Wesentlichen durchgedrungen. Es handelt sich nunmehr um die Inangriffnahme der Regulirungsarbeiten am Eisernen Thor, welche die ungarische Regierung nicht selbst in die Hand nehmen, sondern mit der Erhebung der Passagegebühren nach Beseitigung der Hindernisse als ein selbständiges Geschäft einem Unternehmer übergeben will. Hierzu haben sich denn auch bereits verschiedene Spekulanten gemeldet, u. A. eine französische Finanzgruppe und eine Wiener Bank, denen es natürlich mehr um die Finanzierung mit obligater Agiotage und Gewinnbetheiligung, als um die reelle Durchführung der Regulirung selbst zu thun ist. Hoffentlich ist man in Budapest diesen Leuten gegenüber endlich klug geworden und überträgt, was jeder Kenner der Verhältnisse als das Beste und einzig Richtige bezeichnen wird, die Regulirungsarbeiten am Eisernen Thor der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, deren Direktor Ritter von Cassian seit Jahren die erforderlichen Vorarbeiten hat machen lassen und selbst ein Projekt zur zweckmäßigsten Ausführung der Arbeiten entworfen hat. Bessere Sachverständige und erfahrenere Praktiker, als die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, hat offenbar kein zweiter Unternehmer aufzuweisen, und man würde in Budapest einen großen, vielleicht irreparablen Fehler begehen, wollte man aus irgend einem Grunde einen anderen Unternehmer vorziehen. Darf doch der Staat vertrauensvoll zur Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft sagen: „Tua res agitur.“

Oesterreich hat sich der Donau gegenüber auch in diesem Punkte große Versäumnisse zu Schulden kommen lassen; es hätte die Regulirung des Eisernen Thores nicht fort und fort als eine internationale Angelegenheit betrachten dürfen, da dieses Werk doch von Anfang an in seinem nationalen Wirthschaftsinteresse gelegen war. Eine zielbewußte Staatsleitung würde dafür Sorge getragen haben, daß die Balkanländer zunächst mit ihren natürlichen Nachbarn in Verbindung gebracht worden wären, bevor Engländer und Franzosen sich ihnen nähern durften, daß erst das Eisernen Thor gesprengt worden wäre, bevor man an die

Ausbaggerung des Sulina-Armes ging, daß von Mitteleuropa her der Ausbau der türkischen Bahnen begonnen hätte anstatt von der entfernten Seeseite. In diesem Falle hätte es seine Forderungen auf Theilnahme an der Ueberwachung der unteren Donau mit gewichtigeren und vermuthlich ausschlaggebenden Gründen unterstützen können.

In einer der Sitzungen des Berliner Friedenskongresses vom Jahre 1878, bei Berathung der Artikel 52—57 des Berliner Vertrages, ergriff der deutsche Reichskanzler das Wort und bemerkte in Bezug auf die Stellung des Deutschen Reiches zur Donau, daß die Ansicht, welche die Donau als die große Verkehrsader des deutschen Handels mit dem Orient darstelle, auf einer Fiction beruhe, da die deutschen von Regensburg donauabwärts gehenden Schiffe keine deutschen Waaren nach dem Orient exportirten. Einst, zu den Zeiten des deutschen Bundestages, liebte man es in Frankfurt a. M. von österreichfreundlicher Seite, die Donau als die Lebensader des deutsch-orientalischen Verkehrs zu bezeichnen. Mit Recht denkt man im neuen Deutschen Reiches kühler darüber und hat auch bei der jüngsten Erörterung der Donaufrage auf der Londoner Konferenz vom Februar und März 1883 eine theils zurückhaltende, theils vermittelnde Stellung eingenommen, da unmittelbare eigene Interessen nicht in Frage standen.

Europa
und
die Donau.

Dennoch hat auch die Donaufrage für das Deutsche Reich ihre Bedeutung, wie Alles, was im Orient vorgeht, weil dort eben überall europäische Interessen in Frage kommen. Um die Donau wird gekämpft, wie ehedem um den Rhein, wenn auch mehr mit Voten als mit Kanonen. Zunächst handelt es sich um die Donaumündungen. Bis zum Krimkriege in russischer Gewalt, wurden sie vernachlässigt und versandeten, um die Entwicklung der Schifffahrt zu hemmen. Im Pariser Frieden von 1856 wurde Rußland verdrängt, und an seine Stelle trat eine neue Macht, welche sich in ihrer Solidarität früher kaum gekannt hatte: Europa. Es beseitigte mit der Versandung des Stromes die Unfreiheit der Schifffahrt, es belebte auf der Donau den Verkehr und schuf in den Uferländern den Handel. Ein vielverheißender Auf- und Umschwung vollzog sich in den Ländern der unteren Donau und brachte sie den europäischen Völkern näher, freilich auf dem Umwege zur See, um halb Europa herum, wie die statistischen Ausweise an der Sulina-Mündung zeigen.

Zur Orientirung über die Donaufrage, wie sie von der Londoner Konferenz des Jahres 1883 übernommen wurde, ist es unumgänglich, auf die Europäische Donau-Kommission und ihre Entstehung und Entwicklung zurückzugehen.

Nachdem schon der Wiener Kongreß in Bezug auf diejenigen Flüsse, welche mehrere Staaten durchlaufen, den Grundsatz der Verkehrsfreiheit für die Schifffahrt ausgesprochen hatte, wurde in Art. 15 des Pariser Friedens von 1856 dieser Grundsatz in Bezug auf die Donau ausdrücklich wiederholt, der Fluß als ein internationaler erklärt und die Mündungen desselben unter den Schutz des europäischen Völkerrechts gestellt. In Folge dessen dürfen auf der Donau weder Zölle noch Abgaben, welche allein auf die Thatsache der Beschiffung des Flusses gegründet sind, erhoben werden, ebenso sind die sicherheitspolizeilichen Vorschriften der Uferstaaten in einer die freie Bewegung der Schifffahrt möglichst begünstigenden Weise abzufassen. Behufs Durchführung dieser Bestimmungen wurde mit souveränen Machtvollkommenheiten, welche später wiederholt verlängert und bestätigt worden sind, in Art. 16 des Pariser Vertrages die „Europäische Donau-Kommission“ (Commission Européenne de Danube) in Galatz eingesetzt, bestehend aus je einem Vertreter Oesterreichs, Frankreichs, Englands, Preußens, Rußlands, Italiens (Sardiniens) und der Türkei, ursprünglich auf die Dauer von zwei Jahren, mit dem Wirkungskreise von Iakitscha bis zum Schwarzen Meere und mit dem Auftrage, diese Stromstrecke, sowie eine der drei Donaumündungen (Kilia-Arm, Sulinakanal, Georgskanal) von den Schifffahrtshindernissen zu befreien, in den bestmöglichen Zustand der Schiffbarkeit zu versetzen und darin zu erhalten, ein Schifffahrtsreglement auszuarbeiten und die Strompolizei zu handhaben. Nach allen Richtungen hin wurden diese Aufgaben befriedigend gelöst. Auf eine Strecke von etwa 90 km aufwärts wurde der Sulina-Arm durch großartige Stromregulirungen und durch umfassende Ausbaggerungen jener Schlammhänke, welche Rußland im Interesse der nördlichen Kilia-Mündung hatte entstehen lassen, endlich durch den Bau von weit in's Meer hinausgehenden Betondämmen aus Portland-Cement, für die größten Seeschiffe fahrbar gemacht. Am 2. November 1865 trat die Schifffahrtsakte für die Donaumündungen in Kraft, enthaltend die materiellen Bedingungen der Schifffahrt, die allgemeinen Verfügungen bezüglich der administrativen Schifffahrts-Ordnung, die Strandpolizei- und Quarantäne-Vorschriften, die Schifffahrtsgebühren, sowie die Neutralitäts-Erklärung aller Beamten und Anstalten der Kommission. Mit der Ueberwachung und Ausführung dieser Vorschriften wurde ein eigenes Schiffsinspektorat zu Tulcia und ein Hafenskapitanamt in Sulina beauftragt. Diese Behörden fällen bei Polizeivergehen die Urtheile erster Instanz. Die Commission selbst entscheidet in Berufungen endgültig. Die Europäische Donau-Kommission hält im Mai und November ihre Sitzungen ab; in der Zwischenzeit ist ein Exekutiv-Komiteé mit der

Geschäftsführung betraut. Den Vorsitz bei den Sitzungen führen die Delegirten nach alphabetischer Ordnung ihrer Staaten (Allemagne, Autrich-Hongrie, France, Grand Bretagne, Italie, Roumanie, Russie, Turquie). Im Londoner Staatsvertrag von 1871 wurde die Dauer der Europäischen Kommission um zwölf Jahre, d. i. bis zum 24. April 1883 verlängert, im Berliner Frieden von 1878 endlich ihr Wirkungskreis durch Uebertragung der Ausübung ihrer von jeder Territorialhoheit vollständig unabhängigen Befugnisse noch erheblich erweitert, Rumänien zur Theilnahme an den Verhandlungen berechtigt und des ferneren bestimmt, daß bis zum 24. April 1882 die Mächte sich über die Verlängerung der Vollmachten oder über die Modifikationen zu verständigen haben werden, welche sie einzuführen für nöthig befinden sollten.

Gleichzeitig mit der Europäischen Kommission wurde im Pariser Frieden für den übrigen schiffbaren Lauf der Donau eine zweite Kommission von je einem Abgeordneten der Uferstaaten Oesterreich, Bayern, Württemberg und der Türkei unter Zuziehung von Kommissaren der drei Donau-Fürstenthümer ernannt, um 1. die Schifffahrts- und Strompolizeivorschriften auszuarbeiten, 2. alle wie immer gearteten Hindernisse der freien Schifffahrt zu beseitigen, 3. die erforderlichen Arbeiten anzuordnen und ausführen zu lassen, 4. nach Auflösung der Europäischen Kommission über die Aufrechterhaltung der Schifffahrt der Donaumündungen zu wachen. Im Jahre 1857 hatte diese Uferstaatenkommission ihre Aufgabe durch Fertigstellung der umfangreichen Donauschifffahrtsakte in Wien gelöst, doch war ihre Mission dadurch nicht beendet; denn nach Artikel 44 der Akte soll die Uferstaatenkommission eine permanente sein und innerhalb der Grenzen ihres Wirkungskreises über die Ausführung und Aufrechterhaltung ihrer Schifffahrtsakte wachen.

Bei Abschluß des Berliner Friedens wurde die Nothwendigkeit, den unteren Donaustrom von der ungarischen Grenze bis zum Delta wegen der dort erfolgten politischen Um- und Neugestaltung abzusondern und zum Mindesten unter die mittelbare Aufsicht der Europäischen Kommission zu stellen, in Artikel 55 des Vertrages durch folgende Bestimmung anerkannt: „Reglements für die Schifffahrt, flußpolizei und Aufsicht vom Eisernen Thor bis Galatz werden von der Europäischen Kommission, welcher Delegirte der Uferstaaten zur Seite stehen, ausgearbeitet und in Uebereinstimmung mit jenen gebracht werden, welche für den Lauf unterhalb Galatz gegeben worden sind oder noch gegeben werden.“ Auf Grund dieses Artikels war schon vor Jahr und Tag von österreichischer Seite ein sog. Avant-projet ausgearbeitet worden, welches die erforderlichen Reglements rein technischen Inhaltes

enthielt, in Betreff der Ueberwachung derselben und der Entscheidung in strittigen Fällen aber vorschlug, hierzu eine aus den Delegirten Oesterreich-Ungarns, Serbiens, Rumäniens und Bulgariens bestehende sogenannte Commission mixte zu bilden und zwar unter dem Voritze des österreichischen Delegirten mit dem Rechte, bei Stimmengleichheit zu entscheiden. Dieses Avant-projet Oesterreichs stieß indes auf den entschiedenen Widerspruch Rumäniens, welches dadurch majorisirt zu werden fürchtete, und fand auch innerhalb der Europäischen Kommission selbst keinen Anklang. Ein erster Vermittelungsvorschlag Deutschlands, wonach die Commission mixte in allen technischen und administrativen Fragen nach dem österreichischen Avant-projet zu entscheiden, in allen grundsätzlichen Streitfragen aber bei Gleichheit der Stimmen an die Europäische Kommission zu appelliren hätte, scheiterte an Oesterreichs Verlangen nach genauer Unterscheidung der administrativen und der grundsätzlichen Fragen, worauf Frankreich durch seinen Delegirten Barrère den weiteren Vermittelungsvorschlag einbrachte, der Commission mixte ein Mitglied der Europäischen Kommission beizugeben, welches alljährlich durch das Loos oder nach einer alphabetischen Ordnung zu ernennen wäre und darüber mitzuentcheiden hätte, ob eine strittige Frage administrativer oder prinzipieller Natur sei.

Somit hatte die Londoner Donau-Konferenz des Jahres 1883 über zwei Angelegenheiten zu entscheiden, einmal über die weitere Verlängerung ihrer Vollmachten und sodann über die neue Uferstaaten-Kommission und deren Kompetenz.

In Betreff der Uferstaatenkommission ist — um das Minderwichtige vorwegzunehmen — die Verständigung, wenn auch zunächst nur unter den Großmächten, im Wesentlichen nach den Vorschlägen des französischen Vertreters Barrère auf Einsetzung einer sog. Gemischten Kommission erfolgt. Diese Kommission, bestehend aus den drei Uferstaaten Serbien, Bulgarien und Rumänien, ferner aus Oesterreich-Ungarn, wird alljährlich zweimal unter dem Vorsitz eines Mitgliedes der Europäischen Kommission in alphabetischer Reihenfolge, doch mit Ausschluß Oesterreichs und Rumäniens, zusammentreten und im Verein mit ihren Exekutivorganen die Ausführung der Schifffahrtsreglements und die Flußpolizei überwachen. Organe der Kommission sind 1. der Oberinspektor, welchen die Kommission selbst, und 2. die Unter-Inspektoren und Hafenskapitäne, welche die Uferstaaten ernennen und besolden. In alternirendem Ensemble mit der Europäischen Donaukommission wird die Gemischte Kommission, deren Sitz in Giurgewo verbleibt, alljährlich zwei Sessionen abhalten und zwar unter steter Oberaufsicht der Europäischen Kommission, welche durch ihren Delegirten jederzeit Auskunft über die Vorgänge und

Beschlüsse der Gemischten Kommission zu verlangen das Recht und die Freiheit der Schifffahrt zu wahren die Pflicht hat. Oesterreichs Forderung, in dieser Kommission den ständigen Vorsitz zu führen oder im alphabetischen Turnus dazu delegirt zu werden, wurde auf den Protest, namentlich Rumäniens, hin abgelehnt, welsch' Letzteres überhaupt gegen jede andere als europäische Heranziehung Oesterreich-Ungarns zur Kommission auch nach den Beschlüssen der Mächte mit großer Entschiedenheit opponirte. Da an eine Exekution gegen Rumänien nicht wohl zu denken ist, so würde bis auf Weiteres auf die Einsetzung und Wirksamkeit der Gemischten Kommission nicht zu rechnen sein.

Was man in Rumänien fürchtet, ist der präponderirende Einfluß Oesterreich-Ungarns auf der Donau, insbesondere auf die Schifffahrt unterhalb des Eisernen Thors, wo allerdings die österreichische Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, welche die Donau erst zu einer großen Verkehrsstraße geschaffen hat, trotz aller Maßregelungen, ja selbst Chikanen der rumänischen Behörden, eine so bedeutende Stellung inne hat, daß sie jede Konkurrenz rumänischerseits zu erdrücken vermag. In einer durch Indiskretion veröffentlichten Depesche der rumänischen an die englische Regierung aus dem Jahre 1881 wurde Oesterreich beschuldigt, die Oberherrschaft über die untere Donau anzustreben und durch seinen Widerwillen, die volle Freiheit der Schifffahrt anzuerkennen, wie durch die Bevormundung, welche es ausüben wolle, den politischen und wirtschaftlichen Fortschritt nicht minder wie den europäischen Handel zu bedrohen. „Indem es sich einer der Hauptstraßen des Orients bemächtigt, würde Oesterreich seine mächtige Schifffahrts-Gesellschaft zum Nachtheile der übrigen Marinen begünstigen. Es würde ihm auch gelingen, die Einfuhr der Erzeugnisse des Westens in das große Becken der unteren Donau zu behindern, um daselbst das Monopol seiner Erzeugnisse festzusetzen.“ Schließlich wurde an die Intervention Englands appellirt mit dem Hinweis, daß die Marine und die Industrie Englands vor Allem in hohem Grade an der Wohlfahrt dieses Theiles des Orients interessirt seien.

Bedeutsamer war die andere Aufgabe der Londoner Konferenz, den Fortbestand der Europäischen Kommission auf längere Zeit durchzusetzen, und in dieser Beziehung haben die Westmächte, zunächst England, erreicht, was sie anstrebten: die Verlängerung der Vollmachten für einen Zeitraum von einundzwanzig Jahren, bei stillschweigender Verlängerung nach Ablauf desselben, und die Erweiterung der Jurisdiktion dieser Kommission von Galatz bis Braila, wodurch die Freiheit der Donauschifffahrt auf lange Zeit hinaus gesichert erscheint, wenn nicht unvorhergesehene Zwischenfälle eintreten. Allein die Fortexistenz der Euro-

päischen Kommission in Galatz ist nicht ohne große Konzessionen durchgeführt worden, von welchen Rußland seine erforderliche Zustimmung abhängig machte. Rußland hat sich dieselbe theuer — vielleicht übermäßig — bezahlen lassen und insofern einen großen Vortheil errungen, als in Betreff der ausschließlich russischen Theile des Kilia-Armes seine Souveränitätsrechte auf Kosten der bisher unbestrittenen der Europäischen Kommission ausdrücklich anerkannt wurden und es in diesem Arm der Donau seine weitausschauenden Pläne auf die Regulirung und Schiffbarmachung desselben ungehindert ausführen kann. In Betreff der allerdings wichtigeren russisch-rumänischen Strecke des Kilia-Armes ist bestimmt worden, daß darauf die beim Sulina-Arme in Kraft stehenden Reglements zur Anwendung gelangen unter der Oberaufsicht der russischen und rumänischen Mitglieder der Europäischen Donau-Kommission. Außerdem müssen zu allen Arbeiten, welche Rußland oder Rumänien in irgend einem Theile des Kilia-Armes vornehmen lassen wollen, die betreffenden Pläne der Europäischen Kommission vorgelegt werden, damit dieselben darauf geprüft werden, ob sie nicht den schiffbaren Zustand der anderen Donau-Arme gefährden. Im Uebrigen soll Rußland keinerlei Einschränkung erfahren in seinem Rechte, Abgaben zur Deckung der Kosten der von ihm unternommenen Arbeiten zu erheben; aber als Schutz für die wechselseitigen Interessen der Schifffahrt auf dem Sulina- und dem Kilia-Arme soll die russische Regierung behufs Erzielung einer Einvernehmung die in der Europäischen Kommission vertretenen Regierungen in Besitz der Regulative betreffs der von ihr einzuführenden Schifffahrtsabgaben setzen.

Schon seit längerer Zeit hat man sich in Rußland mit dem Gedanken beschäftigt, den Kilia-Arm in schiffbaren Zustand zu versetzen und zwar im Interesse der Stadt Ismail gegen Galatz, der Kilia-schifffahrt gegen die Sulina-schifffahrt, und ohne Zweifel auch aus politischen Gründen. Bereits in den Jahren 1850 und 1856 hatte Rußland im Donaudelta Vermessungen vornehmen lassen und bald nach Abschluß des Berliner Friedens wendete es dem nördlichen (Kilia-) Donauarm wieder besondere Aufmerksamkeit zu. Im Frühjahr 1882 unternahm der Gouverneur von Kijchenew mit einem starken technischen Personal eine Rundreise durch Bessarabien behufs Untersuchung der dortigen Handelsstraßen und erstattete darüber einen umfangreichen Bericht, worin er sich besonders mit der Lage des russischen Handels zur Donauschifffahrt beschäftigte und bereits Vorschläge für Regulirung des Kilia-Armes machte. Er wies darauf hin, wie die russischen Schiffe, welche vom Pruth in die Donau gelangen, stromaufwärts nach Galatz gezogen werden müssen, wo die Waaren in größere Schiffe umgeladen werden,

um dann erst wiederum stromabwärts bei Sulina in das Schwarze Meer einzulaufen, wie dasselbe auch mit den aus Reni, Ismail und Kilia kommenden Schiffen geschehe, wie in allen Fällen die Schiffe über Sulina, anstatt über Kilia in das Meer auslaufen. Auf Grund der technischen Untersuchung durch Sachverständige erklärte damals der russische Gouverneur den Kilia-Arm genügend breit, tief und gerade, um derart regulirt zu werden, daß die relativ schmalere, seichtere und gewundenere Sulinamündung für den Seehandel an Bedeutung verliere, ja sogar mit der Zeit für denselben ganz entbehrlich gemacht werde. Durch die Lage der Dinge, meinte der Gouverneur, werde der russische Seehandel beträchtlich gefährdet, zunächst deshalb, weil die russischen Schiffe bedeutende Kosten für die Durchfahrt bei Sulina zu Gunsten der internationalen Donaukommission tragen müssen, in zweiter Linie wegen des bedeutenden Schadens, welchen die russischen Waaren dadurch erleiden, daß sie einen doppelten Kurs, nämlich einmal stromaufwärts bei Galatz und dann stromabwärts über Sulina, anstatt des einzigen Weges über die Kiliamündung in das Schwarze Meer zu machen haben. Da aber die Kiliamündung durch Sandbänke in einer Länge von etwa bloß einer halben Werst die Schifffahrt unmöglich mache, stellte er folgende Anträge: 1. die Sandbänke bei der unmittelbaren Mündung bei Kilia zu entfernen, um eine größere Tiefe als die jetzige, die bloß 7 bis 8 Fuß beträgt, zu erzielen, und 2. die Stadt Ismail mit der Galatz-Bender Eisenbahn zu verbinden. Nach Verwirklichung dieser zwei Anträge werde die russische Stadt Ismail, statt wie bis jetzt Galatz, zum wichtigsten Handlungspunkt werden, wo die sowohl mit dem Pruthflusse kommenden Schiffe, als auch jene von Bessarabien umgeladen werden. Außerdem werde Rußland von jeder Abhängigkeit von der internationalen Donaukommission und hauptsächlich von dem dominirenden Einflusse Oesterreichs und Rumäniens ganz befreit. Behufs Verwirklichung dieser seiner Pläne hat sich Rußland nunmehr freie Bahn geschaffen.

Da alle Arbeiten Rußlands im Kilia-Arm unter der Aufsicht der Europäischen Kommission gemacht werden sollen und letztere überdies die Jurisdiktion und Zollerhebung im Hauptstrome über alle Schiffe besitzt, ob dieselben aus dem Kilia- oder aus dem Sulina-Arm kommen, so glaubten die Westmächte, Rußlands Forderungen erfüllen zu sollen, obschon zu befürchten bleibt, daß es Rußland nicht nur darum zu thun ist, zwischen Galatz und Odessa einen kürzeren Weg herzustellen und die Interessen seiner Donaustädte Reni, Ismaila und Kilia zu wahren, sondern daß es vielleicht darauf ausgeht, durch Ableitung des Donauwassers in die Kiliamündung, wie sie nach der Ansicht von

Technikern durch die Beseitigung der jetzt den Einfluß in den Kilia-Arm hemmenden Sandbänke möglich sei, die Sulina-Mündung und hiermit die Europäische Kommission selbst auf's Trockene zu setzen. Indessen der Fortbestand der Europäischen Kommission in Galatz war eine europäische Nothwendigkeit; denn nur durch die Thätigkeit dieser neutralen und souveränen Macht inmitten des vielumstrittenen näheren Orients wird die Möglichkeit der Schifffahrt, die Freiheit des Handels auf der unteren Donau gesichert. Ohne diesen Faktor würde der Sulina-Arm wieder versanden und die Donauschifffahrt so erschwert werden, wie dies bis zum Jahre 1856 der Fall war, oder durch Regulirung des Kilia-Armes gänzlich unter russische Botmäßigkeit kommen, womit Niemandem gedient wäre. Nun hält Europa selbst an der Donau die Wacht, damit jede Nation in freiem Wettkampf dort ihre wirthschaftlichen Interessen wahrzunehmen vermag.

Das Budget der Europäischen Donaukommission gestaltete sich für das Jahr 1881 wie folgt:

Ausgaben.

Verwaltung	289 458	Frcs.
Technischer Dienst	711 098	"
Zinsen der Anlehen	1 111 685	"
Verschiedene Ausgaben	493 854	"
Insgesammt	<u>2 606 095</u>	Frcs.

Einnahmen.

Schifffahrts-Abgaben	1 985 052	Frcs.
Verschiedene Einnahmen	1 463 138	"
Insgesammt	<u>3 448 190</u>	Frcs.
Ueberschuß	842 095	Frcs.

Im Berliner Frieden glaubte man für die Freiheit der Donauschifffahrt ein Uebrigcs zu thun durch die Aufnahme des Artikels 52, welcher besagt: „Um die der freien Schifffahrt auf der Donau, welche als von europäischem Interesse anerkannt worden ist, gesicherten Garantien zu steigern, beschließen die hohen vertragschließenden Theile, daß alle Festungen und Fortifikationen, welche sich am Laufe des flusses vom Eisernen Thor bis zur Mündung befinden, geschleift und keine neuen errichtet werden sollen. Kein Kriegsschiff darf unterhalb des Eisernen Thores die Donau befahren, ausgenommen nur leichte Fahrzeuge, welche zum Dienst der Flußpolizei und der Zollbehörden bestimmt sind. Die an der Mündung der Donau stationirten Kriegsschiffe der Mächte dürfen indessen bis nach Galatz hinaufgehen.“ Als in der Sitzung der österreichischen Delegation vom 7. November 1882

Minister Graf Kalnoky über die Ausführung dieser Bestimmung interpellirt wurde, mußte er zugestehen, daß die Schleifung der bulgarischen Donau=festungen noch nicht erfolgt sei. Des Weiteren äußerte der Minister: „Nicht bloß von Oesterreich=Ungarn, sondern auch von den anderen Mächten wurde die Ausführung der betreffenden Bestimmung wiederholt in Erinnerung gebracht und entschieden darauf gedrungen; die Durchführung ist jedoch stets an ein und derselben Schwierigkeit, nämlich an der finanziellen Frage, gescheitert. Die bulgarische Regierung entschuldigt die Nichtvornahme der Arbeiten mit der Kostspieligkeit derselben. Es sind übrigens bei einigen Festungen einzelne Theile wirklich abgetragen worden. Es wurde der Bevölkerung die Bewilligung ertheilt, das Baumaterial zu eigenen Zwecken zu verwenden. Ueberdies sind die einzelnen Festungen thatsächlich in einem sehr schlechten Zustande, und der Gefahr, welche in dem Bestande derselben für die Schifffahrt liegen soll, wird wohl eine zu große Wichtigkeit beigelegt.“ Diese Antwort vermag gewisse Befürchtungen keineswegs zu verschuchen.

Friedlicher als in Bulgarien schaut es auf der einst befestigten und wichtigen Insel Adakaleh (Neu-Orsowa) aus, welche im Berliner Frieden vergessen wurde. Zwischen Ungarn, Serbien und Rumänien, in romantischer Gegend gelegen, steht das kleine Eiland noch heute unter der Souveränität des Sultans, obschon es von einer Kompagnie österreichischer Soldaten besetzt gehalten wird. Einige hundert Türken bilden die ganze Bevölkerung, welche sich vom Schmuggel nährt. Das kleine Fleckchen der Erde mit der ärmlichen Moschee ist Alles, was der Türkei von ihrem einstigen Länderbesitz an der Donau geblieben ist.



Die Orientbahnen.

Orientwege einst und jetzt. — Die Anlage der türkischen Bahnen. — Die Konzessionirung der türkischen Bahnen. — Die Finanzierung der türkischen Bahnen. — Die türkischen Bahnbauten. — Der Streit zwischen Hirsch und der Pforte. — Ein Vorschlag zur Verständigung. — Zur Charakteristik des Baron Hirsch. — Deutschland und die Orientbahnen. — Diplomatische Actionen. — Die österreichisch-ungarisch-serbische Konvention. — Die Viererkonferenz. — Die serbischen Bahnen. — Die bosnischen Bahnen. — Die bulgarischen Bahnen. — Die rumänischen Bahnen. — Griechische Bahnen. — Vorderasiens Verkehrswege. — Türkisch-asiatische Bahnen. — Die indische Ueberlandbahn. — Persische Bahnprojekte. — Russische Wege nach Mittelasien. — Indisch-russische Bahnprojekte. — Transasiatische Zukunftsbahnen.

Orientwege
einst
und jetzt.

Bis um die Mitte des neunzehnten Jahrhunderts hat der Handel mit der Balkanhalbinsel, insoweit derselbe nicht von der Seeseite her namentlich durch die adriatischen Häfen vermittelt wurde, von Mitteleuropa aus unter günstigen Konkurrenzbedingungen auf der Donau den direkten Ueberlandweg eingeschlagen. Von den wichtigeren Städten der unteren Donau führten vielbenützte und leidlich erhaltene Karawanenstraßen in das Innere des türkischen Gebietes und der Austausch von mehr oder minder werthvollen Gütern war nicht unbedeutend. An der Kreuzung von Land- und Wasserstraßen als Endpunkt des Occidents in nächster Nähe des Orients gelegen, bildete Wien damals den Umschlag- und Stapelplatz des mitteleuropäisch-morgenländischen Handels. Aus jener Zeit stammt die noch jetzt bestehende Innung türkischer Händler in Wien. Auf den Messen von Leipzig und Breslau erschienen damals orientalische Kaufleute, um deutsche Waaren für die großen türkischen Messen von Eski-Djuma und Uzon-Dwa zu holen. Das änderte sich zum Nachtheile Mitteleuropas, als die alten Landwege an Schnelligkeit, Wohlfeilheit und Sicherheit nicht mehr mit dem Seewege konkurriren konnten, auf welchem die Fortschritte des modernen Verkehrs alsbald zur Anwendung gelangten. Mit der Dampfschiffahrt konnte der Landtransport, mit der englischen Industrie, welche fort und fort anbot, das mitteleuropäische Gewerbe, welches sich suchen ließ, nicht lange konkurriren. In hohem Grade beschleunigt wurde die Umgestaltung

der Handelsverhältnisse, als von den Haupthäfen der Halbinsel, von Konstantinopel, Dedeagadsch (Enos), Salonichi, Varna und Küstendje Eisenbahnen in das Innere des Landes bis an den Fuß des Balkans führten. Rasch dehnte sich das Absatzgebiet dieser Seehäfen aus und weite Strecken, welche sonst mit mitteleuropäischen Waaren versorgt wurden, sind seither auf Grund der veränderten Verkehrsverhältnisse zu Absatzmärkten Englands, Frankreichs und Belgiens geworden.

Wollte Mitteleuropa im Orient wieder konkurrenzfähig auftreten, so müßte es vor Allen auf die Schaffung günstigerer Verkehrsverhältnisse, auf den Ausbau von Eisenbahnen nach der Balkanhalbinsel bedacht sein.

Die Anlage
der türkischen
Bahnen.

Bei der Bodengestaltung der Balkanhalbinsel konnte über die Führung der neuen Eisenbahnlinien kein Zweifel obwalten. Quer durch die Halbinsel, inmitten der Niederungen der Donau und Save im Norden und der Abflachung nach dem Aegäischen und Marmarameere im Süden zieht sich des Balkans vielverzweigte Gebirgsmasse hin, welche sowohl von den internationalen Verkehrslinien in nordwest-südöstlicher Richtung, als auch von den nord-südlichen Lokallinien überschritten werden muß. In sorgsamer Berücksichtigung der topographischen Gliederung und der wirthschaftlichen Verhältnisse der Halbinsel hat Wilhelm Pressel das Eisenbahnnetz entworfen. Von Nisch aus führt in östlicher Richtung die internationale Transbalkanbahn über Sofia und Philippopel nach Konstantinopel. An drei Stellen wird dieselbe mit dem Balkan in nord-südlicher Richtung von jenen Bahnlinien überschritten, welche den Verkehr zwischen dem Balkan und der Donau einerseits und zwischen dem Balkan und dem Meere andererseits zu vermitteln haben. Es sind dies die Linien Dedeagadsch (Enos)—Adrianopel—Schumla—Rustschuk im östlichen Theile der Halbinsel, Kawalla oder Drfano—Seres-Drama (Philippi)—Sofia—Rahowa an der Donau im Centrum und Salonichi—Nisch—Belgrad im westlichen Theile der Halbinsel. Noch keine dieser Linien ist fertig gestellt, ja die zukunftsreichste, die mittlere, durch die Thalschaften des Isker und der Struma über den niederen Sattel der Wasserscheide von Vali Effendi bei Sofia durch vorgeschrittene und dichtbevölkerte Gegenden führende Linie noch gar nicht in Angriff genommen worden. In der westlichsten Nord-südlinie Belgrad—Nisch—Salonichi stellt sich zugleich wegen ihrer verkehrspolitischen Bedeutung, wegen ihrer direkten Richtung, ihrer günstigen Terrain- und Betriebsverhältnisse eine Transitlinie ersten Ranges dar.

Es war im Jahre 1867, als der Sultan Abdul Aziz bei seiner Heimkehr von der Pariser Weltausstellung auch in Wien aufnahm und seinerseits den guten Willen bekundete, die Beziehungen der beiden Nachbarreiche enger und lebhafter zu gestalten.

Die Konzessionierung der
türkischen
Bahnen.

Damals stand Langrand=Dumonceau auf der Höhe seiner Operationen in Oesterreich-Ungarn und die Wiener Regierung sah sich veranlaßt, als Beweis ihrer freundnachbarlichen Gesinnung gegen den Sultan ihren Schützling als geeignetsten Unternehmer der türkischen Bahnen in Vorschlag zu bringen. In Wirklichkeit wollte man in Wien, wie aus einem im Prozeß gegen Langrand=Dumonceau erwähnten Briefe des österreichischen Reichskanzlers, Grafen Beust, an den modernen Ritter einer internationalen Spoliation später bekannt wurde, demselben eine Gefälligkeit gegen eine andere erweisen, d. h. ihn durch Zuwendung des türkischen Eisenbahngeschäftes schadlos halten für erhebliche Verluste, welche er angeblich bei österreichischen Unternehmungen erlitten. In der That wurde Langrand=Dumonceau im Jahre 1868 von der Pforte zum Konzessionär der türkischen Eisenbahnen bestimmt. Allein über den modernen Glücksritter kam das Schicksal so rasch, daß bei seinem jähen Sturz nur kleine Arbeiten von kaum 6 km Ausdehnung in Angriff genommen worden waren und er noch nicht einmal das erforderliche Anlagekapital aufgebracht hatte. Obschon die österreichische Regierung sich durch die Empfehlung Langrand=Dumonceau's nicht nur in Konstantinopel eine bedenkliche Blöße gegeben hatte, so gelang es ihr doch, der Pforte als Ersatz in der Person des Baron Hirsch einen neuen, zwar gewandteren und fähigeren, doch nicht weniger gewissenlosen Konzessionär zu überweisen. Wie aus dem zwischen der Pforte und Baron Hirsch abgeschlossenen ersten Vertrage zu ersehen („Actes de la concession des chemins de fer de la Turquie d'Europe“, Constantinople 1871, Typographie et Lithographie centrales, 215 Seiten in folio) bestand die Konzession des Letzteren in dem Bau und Betrieb einer von Konstantinopel nach der Save führenden Eisenbahn mit Abzweigungen nach Salonichi, Schumla und Dedeagadsch. Baron Hirsch verpflichtete sich, diese Bahnbauten auszuführen und den Bahnbetrieb zu übernehmen und er gründete zu diesem Behufe eine ganze Reihe besonderer, auftauchender und verschwindender Gesellschaften, deren Leiter und Seele er indessen blieb. Um das hiezu erforderliche Kapital zu beschaffen, verpflichtete sich die türkische Regierung zur Zahlung eines Betrages von 14 000 frs. pro Jahr und Kilometer. Bald gewann Hirsch indeß die Anschauung, daß dieser Betrag ihm nicht den erhofften Gewinn in Aussicht stellte, und um größere Summen zu erhalten, ließ er den bekannten französischen Eisenbahnkönig Talabot, den Haupteigenthümer und Generaldirektor der Linie Paris=Lyon=Mittelmeer, eine für derartige Manipulationen nur zu gut geeignete Persönlichkeit, in sein Spiel eingreifen. Talabot verpflichtete sich dem Baron Hirsch gegenüber zur Betriebsüber-

nahme der türkischen Eisenbahnen und zur Zahlung von 8000 frcs. Pacht pro Jahr und Kilometer nach Vollendung derselben, jedoch unter der Bedingung, daß ihm Baron Hirsch das Fahrmaterial beschaffe, und zwar durch eine Zahlung von 30 000 frcs. pro Kilometer. Dieses Uebereinkommen stimmte die damalige türkische Regierung durch den käuflichen Arbeitsminister Davoud Pascha zu. Doch nicht genug damit, stellte Talabot der Regierung alsbald vor, wie es im allseitigen Interesse läge, wenn sie ihm die 8000 frcs., welche er an Hirsch als Betriebspacht zu zahlen sich verpflichtet, auf eine Reihe von Jahren garantire. Auch darin willigte Davoud Pascha, und als Talabot als Basis der Garantie von der Pforte ein förmliches Depot verlangte, gewährte ihm Namens derselben Davoud Pascha selbst diese Forderung, beiläufig in Höhe von 65 Mill. frcs., in Raten zahlbar, und wirklich hinterlegte die Pforte bei einer Pariser Bank allmählig 15 Mill. frcs. als Garantiefond für Talabot. Als Das geschehen, erachtete Baron Hirsch den Augenblick für gekommen, um seinen Plan auszuführen. Er ließ seinen Genossen Talabot plötzlich verschwinden, d. h. ihn seinen Rücktritt von dem „Geschäfte“ erklären, und gleichzeitig erbot er sich selbst, wie ein Helfer in der Noth, alle Rechte und Pflichten Talabots zu übernehmen und als Einlage eine Gesellschaft zum Betriebe der Bahnen zu gründen; sonach hatte er sich selbst, was nicht zu vergessen, d. h. der Erbauer Hirsch dem Betriebschef Hirsch, u. A. auch das Fahrmaterial gegen 30 000 frcs. pro Kilometer zu beschaffen, mit Rücksichtnahme auf die von der Regierung garantirten 8000 frcs. Bald darauf trat zwischen Baron Hirsch und der Pforte der zweite Vertrag vom 18. Mai 1872 in Kraft. Was die Geldbeschaffung betrifft, so sah Baron Hirsch nunmehr alle seine Forderungen erfüllt; denn in dem zweiten Vertrage sind zunächst zwischen der Pforte und dem Baron Hirsch bezw. der von Letzterem 1869 gegründeten fictiven Betriebsgesellschaft die derselben garantirten 8000 frcs. pro Jahr und Kilometer durch ein von der Pforte an Baron Hirsch zu zahlendes Kapital von 72727 frcs. pro Kilometer gelöst worden, und hierfür schaffte sich Baron Hirsch durch den Verkauf einer entsprechenden Zahl von Obligationen Deckung. Um allenfallsigen Schwierigkeiten oder Unannehmlichkeiten zu entgehen, um aus den 8000 frcs. zu Gunsten seiner Betriebsgesellschaft nur Vortheile und keine Lasten zu haben, veranlaßte Baron Hirsch darauf die türkische Regierung zu dem Anerkenntniß, daß sie außer den 14000 frcs. Baugeldern pro Jahr und Kilometer noch zu zahlen habe: 8000 frcs. pro Jahr und Kilometer Betriebsgarantie und zwar für eine Länge von 1250 bis 1280 km. Gleichzeitig wurden diese Renten in dem Verhältniß von 11:1 kapita-

listirt und der entsprechende Gesamtbetrag durch Obligationen (Türkenloose) an Baron Hirsch gezahlt. Eingehender über diesen künstlich verwickelten Gründungsorganismus hat hierüber zuerst Baron Adolf Landsee, ein mit den Manipulationen des Baron Hirsch wohlbewandelter, ausgezeichnete deutscher Ingenieur zu Konstantinopel, in einer anonym erschienenen Flugschrift „Le Baron Hirsch et la Sublime Porte ou les chemins de fer de la Roumélie. Daprs des Documents authentiques“ (Paris 1880) berichtet und zwar mit den genauesten Hinweisen und Belegen auf die Verträge selbst, so daß Baron Hirsch endlich verstummen mußte.

Die Finanzi-
rung der
türkischen
Bahnen.

für Baron Hirsch war die Finanzierung des Unternehmens, wie für jeden rechten Börsenaner bei jedem Geschäft, die Hauptsache und mit Hilfe erkaufter Staatsmänner und Tagesblätter ist ihm dieselbe über alle Maßen gelungen. Unter großer Reklame wurden im Frühjahr 1870 und nochmals im Jahre 1872 durch Baron Hirsch die Türkenloose auf den Markt gebracht, insgesamt 1 980 000 Stück im Nominalwerth von 400 frcs. mit 5 Prozent verzinslich, innerhalb 104 Jahren durch Verloosung rückzahlbar zum Kurse von 180 — Gesamtterlös demnach 356 400 000 frcs. Da Baron Hirsch nach seiner eigenen Versicherung für die Bahnbauten nur in Wirklichkeit 254 545 454 frcs. in die Hand bekommen haben will, so sind 101 854 546 frcs. von der Finanzierung absorbiert worden. Wie im Wiener Fremdenblatt, dem Organ des Auswärtigen Amtes in Wien, wiederholt zu lesen war, soll Baron Hirsch sich selbst gerühmt haben, bei der Emission der Türkenloose 64 Millionen frcs. und bei dem türkischen Eisenbahngeschäft in sechs Jahren 125 Millionen frcs. „verdient“ zu haben. Da die Türkenloose von 180 auf 25 im Jahre 1882 gefallen waren und seit 1875 nicht mehr verzinst wurden, während die Gewinne nur theilweise ausbezahlt werden, so ist der Verlust der beteiligten Kapitalisten auf über 300 Millionen frsc. zu veranschlagen. Im deutschen Reiche sind leider für 155½ Millionen Mark dieser Türkenloose abgestempelt worden, welche Summe dem deutschen Nationalvermögen zum allergrößten Theile verloren gehen wird, obschon die von dem Erträgniß der Türkenloose gebauten Bahnen alljährlich einen Reinertrag von 4 Millionen frcs. abwerfen. Diesen Reinertrag zu Gunsten der Staatskasse flüssig zu machen, um die türkischen Finanzen zu heben und die europäischen Gläubiger der Türkei befriedigender abzufinden, oder, was der Billigkeit noch mehr entsprochen hätte, den meistgeschädigten Türkenloosbesitzern die ihnen zukommende Zinsenvergütung zu gewähren, das sollte man meinen, wäre das Bestreben des europäischen Administrationsrathes für die türkische Staatsschuld in

Konstantinopel gewesen, welcher ja durch die ihm bewilligte Theilnahme an der türkischen Staatsschuldenverwaltung befugt worden ist, die Interessen der europäischen Gläubiger der Türkei zu wahren. Allein bei dem Arrangement vom Dezember 1881 sind nicht nur gerade die Türkenloosbesitzer am schlechtesten gefahren, sondern in jenem Administrationsrath sind im Gegentheil die Interessen des Baron Hirsch gefördert worden, da einige Vertreter der größeren Geldfirmen, an der Spitze der Justizrath Primker für den Bankier Bleichröder in Berlin, eine Transaktion mit dem Unternehmen Hirsch in Aussicht genommen hatten. Unter solchen Umständen wurden vor Allem des Letzteren Interessen gewahrt, weil sie auch für die beabsichtigte Transaktion Nutzen versprachen und die Interessen der Türkei, der Gläubiger derselben, wie die Türkenloosbesitzer kurzer Hand hintenangesezt, als ob nicht eine freie abendländische Vertretung, sondern ein morgenländischer Pascha oder ein Despot früherer Jahrhunderte gewaltet hätte. Die englischen Gläubiger der Türkei haben im Administrationsrath der Bondholders durch Mr. Vincent ihre Interessen hinreichend gewahrt, obschon sie bis zum Jahre 1875 alljährlich bis zu 14 Prozent von der Türkei bezogen, die geliehenen Kapitalien daher größtentheils zurückgehalten hatten. Nur die deutschen und österreichischen Türkenloosbesitzer hatten das Nachsehen, sie standen bei dem Arrangement von 1881 an letzter Stelle und ebenso wenig wie Baron Hirsch bei Abschluß seines neuen anderen Vertrages von 1872 hat sich Herr Bleichröder bei dem Arrangement von 1881 auch nur im Geringsten um sie gekümmert. Im europäischen Administrationsrath für die türkische Staatsschuld zu Konstantinopel scheint eben lediglich das Haus Bleichröder vertreten und nicht, wie man glauben zu machen versucht hat, eine Abordnung der deutschen Gläubiger der Türkei.

Wie bekannt, war von Baron Hirsch in der Subskriptionseinladung bestimmt versprochen worden: „das Ergebnis der Subskription werde zum Baue der genau bezeichneten und oftmals erwähnten türkischen Bahnen (mit der durchgehenden »Ligne principale« an der Spitze) verwendet werden, was um so weniger einem Zweifel unterliegen konnte, als die »Ligne principale« als untheilbares Ganze konzeffionirt worden war. Diese Verpflichtung ist indeß nicht innegehalten worden und hierin scheint eine Handhabe zu einem gerichtlichen Vorgehen gegen Baron Hirsch gegeben, wie es eine Anzahl der übervortheilten Loosbesitzer unter Leitung eines Ausschusses (Advokat Dr. Stall in Wien) ernstlich anstreben.

Baron Hirsch übernahm die türkischen Bahnbauten und führte die türkischen sie auch zu einem Theile aus, doch er unterließ es dabei, sich gegen Bahnbauten.

diejenige Macht erkenntlich zu zeigen, deren vielvermögende Staatsmänner mit bedenklicher Dienstwilligkeit ihm erst die wichtige Konzession verschafft hatten. Von Oesterreich-Ungarn war dem grundsatzlosen Regisseur der überaus schmutzigen Ungarischen Ostbahn-Unternehmung die Konzessionserwirkung gekommen, von Mitteleuropa verschaffte er sich die Kapitalien zu seinem Unternehmen, von dorthier hätten daher auch die Bahnbauten in Angriff genommen werden müssen. Das lag im Interesse von Oesterreich-Ungarn's wie Mitteleuropa's Handel und Verkehr, welche mit dem Fortgang der Bauten südostwärts vorangeschritten sein würden und mit jeder Station einen neuen Marktmittelpunkt sich haben erobern können. Baron Hirsch begann dagegen den Bau da, wo die Herstellungskosten billiger waren: am Meere, in Konstantinopel, Dedeagadsch und Salonichi, und dachte gar nicht daran, auf die berechtigten Forderungen Oesterreich-Ungarns, auf den Anschluß der Bahnen an der Grenze des Kaiserstaats Rücksicht zu nehmen. Damals wurden Oesterreich-Ungarn und in zweiter Linie Deutschland in ihren natürlich berechtigten und wohl erworbenen Handelsinteressen schwerer und nachhaltiger geschädigt, als dies durch die feindseligste Handelspolitik türkischerseits jemals hätte geschehen können.

Anstatt den Ertrag der Türkenloos-Emissionen, wie ausbedungen war, bei der Pforte zu deponiren, nahm Baron Hirsch die eingegangenen Summen als verbaut sogleich für sich in Anspruch. Für die von ihm erbauten fünf Eisenbahnlinien

1. Konstantinopel—Adrianopel—Philippopel—Bellowar,
2. Tirnova—Jamboly,
3. Kuleli—Burgas—Dedeagadsch,
4. Salonichi—Uesküb—Mitrowiza,
5. Banjaluka—Novi,

in einer Gesamtlänge von angeblich 1280 km will Baron Hirsch nach seiner eigenen Angabe in einem Briefe an die „Köln. Zeitg.“ vom 7. April 1882 insgesammt den ihm nach Abzug der Emissionskosten der Türkenloose gebliebenen Betrag von 254 Millionen frcs., also etwa 200,000 frcs. per km gerade aufgebraucht haben, was genauer nachzuweisen er wohlweislich unterlassen hat. Nach Ansicht der meisten Fachmänner sind die türkischen Bahnen außerordentlich billig, beiläufig sehr primitiv und keineswegs mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des internationalen Verkehrs hergestellt worden. Das Terrain war zum großen Theil Eigenthum der todten Hand und kostete als solches Nichts. Welchen Gewinn Baron Hirsch an der eigentlichen Bauausführung

gemacht hat, ist ziffermäßig nicht nachzuweisen, unter 90 bis 100 Millionen frcs. beträgt derselbe nicht.³⁾

Von Anfang an scheint Baron Hirsch die Absicht gehabt zu haben, es bei dem Bau dieser Sackbahnen bewenden zu lassen und die Herstellung der Anschlüsse möglichst zu hintertreiben, da er sich verpflichtet hatte, ein angebliches Kapital seiner Gesellschaft für den Betrieb der Bahnen in Höhe von 50 Millionen frcs. auf 150 Millionen frcs. zu bringen, falls mehr als 1300 km Eisenbahnen in Betrieb stünden. Schon im Jahre 1869 also mußte er sich berechnet haben, daß er es dahin bringen würde, sich dieser Verpflichtung zu entziehen. Baron Hirsch betreibt nunmehr, wie er vor zehn Jahren ausgeklügelt, 1270 $\frac{1}{2}$ km; es ist ihm gelungen, jedwede Vergrößerung des Netzes glücklich zu verhindern.

Wer sich eingehender über das Verhältniß des Baron Hirsch zur türkischen Regierung unterrichten will, muß den umfangreichen Vertrag vom 18. Mai 1872 zur Hand nehmen (Actes de la concession des chemins de fer de la Turquie d'Europe. Constantinople 1872. Typographie et Litographie Centrales, 117 S. in fol.) Dieser Vertrag ist ein Meisterstück jener Geschäftspraxis, welche Handel und Wandel so vielfach heruntergebracht und volkswirtschaftliche Gesetze und Erfahrungen nur allzu erfolgreich über den Haufen zu werfen vermocht hat und den zweideutigen, verlausulirten, fein ausgedachten Bestimmungen dieses Vertrages ist es zuzuschreiben, wenn die Herstellung der Bahnanschlüsse so lange verzögert werden konnte — und zwar mit Hülfe der Engländer, welche mit dem Baron Hirsch damals aus gemeinsamen Interessen kooperirten. Wie erinnerlich, war Baron Hirsch zum Baue der »Ligne principale« von Konstantinopel und Salonichi aus durch Serbien und Bosnien bis zur Save zum Anschluß an das österreichisch-ungarische Bahnnetz verpflichtet. Im Vertrage von 1872 wurde nun diese Hauptlinie insofern fallen gelassen, als man den Ausbau derselben (Bellowar—Niisch und Uesküb—Niisch) der aktionsunfähigen Regierung des Sultan Abdul Aziz überwälzte und hiermit

³⁾ An mehreren Stellen, u. A. auch im „Archiv für Eisenbahnwesen“, herausgegeben vom preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin, hat der fgl. preussische Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Jüttner, welcher an der Handelsexpedition des Herrn Eöhrnis vom „Deutschen Handelsverein“ nach der Levante im Herbst 1881 theilgenommen, über die orientalischen Bahnen berichtet. Da dieser Sachmann lediglich als Privatmann gereist ist und sich darauf beschränkt hat, ohne jede Kritik alle die Angaben zusammenzustellen, welche ihm von den Angestellten der Gesellschaft Hirsch mitgetheilt wurden, so können seine Berichte füglich unberücksichtigt bleiben.

auf unabsehbare Zeit verschob, während Baron Hirsch sich verpflichten ließ, anstatt dieser dringend nothwendigen Anschlüsse zwei andere minder wichtige, wohl aber für die Handelsinteressen der Engländer erwünschte Linien (Uesküb—Mitrowitza und Schunla—Jamboly—Hermannly) zu bauen. Damals hätten die nothwendigen Anschlußlinien nicht mehr Aufwand erfordert als die vorgenommenen, nichts weniger als nothwendigen Verlängerungen der Rümpfe gegen Norden. Damals baute aber Baron Hirsch im Interesse Englands, damit daselbe seinen Absatzmarkt nach dem fruchtbaren Innern des Landes ausweiten konnte. Damals wurde Baron Hirsch in Konstantinopel von dem Prestige der Engländer wirksam unterstützt, welchen auch daran gelegen sein mußte, die Fertigstellung jener »Ligne principale« zu verhindern oder wenigstens zu verzögern, da alle Vortheile, welche für Mittel-Europas Handel und Verkehr daraus erstanden wären, ihnen ebenso große Nachtheile verursacht hätten. Mit Hülfe des gewandten Privat-Sekretärs Lord Beaconsfield's, des englischen Parlaments-Mitgliedes Ralph Earle, welcher den Unterhändler machte, lieferte damals Baron Hirsch den Engländern die Verkehrsinteressen Mittel-Europas aus und triumpphirte. Baron Hirsch konnte ungehindert die Bahnen, England die Balkanländer ausbeuten. Und als die Pforte wirklich ernste Miene machte, an den Bau der eigentlichen Anschlußbahnen zu gehen, da bestärkte man sie in dem thörichten Plane, aus strategischen Gründen besser Sofia mit Uesküb direkt durch eine schwierige Gebirgsbahn zu verbinden, verwies (1875) auf die damals noch türkische Festung Nisch, ermutigte sie in ihrer Weigerung, nach Nisch zu bauen und die Wiener „Neue freie Presse“ schrieb: „Der Sultan kann nicht die Schlüssel seines Reiches wegwerfen.“ Später war das nämliche Blatt bemüht, für die Verzögerung der türkischen Bahnanschlüsse die Türkei verantwortlich zu machen — damals wie späterhin konsequent allein als eines der Hauptorgane des Baron Hirsch.

Der Streit
zwischen
Hirsch und
der Pforte.

In dem Vertrage zwischen Baron Hirsch und der Pforte vom 18. Mai 1882 war festgesetzt worden, daß Bahnkörper und Betriebsmaterial der türkischen Regierung gehören, der Betrieb der fertig gestellten Linien aber der »Compagnie générale pour l'Exploitation des Chemins de Fer de la Turquie« (Hirsch) auf 50 Jahre gegen einen jährlichen Pachtshilling von 8000 frcs. für den Kilometer verbleiben soll. Im Betriebe der Gesellschaft Hirsch stehen die türkischen Bahnen seit dem Jahre 1874 und gewähren bei ziemlich hohen Tarifen erhebliche Reingewinne. Baron Hirsch selbst hat die Bruttoeinnahmen auf 8000 frcs. per Jahr und Kilometer veranschlagt. Werden davon die Betriebskosten mit 5000 frcs. abgezogen, was reichlich bemessen

scheint, da die türkischen Bahnen keine Bahnwärter, keine Portiers und dergl. haben, auch keine Pensionen zahlen, so verbleiben 3000 frcs. per Jahr und Kilometer, d. i. 3 800 000 frcs. für das ganze Eisenbahnnetz als jährlicher Reingewinn. An Betriebsüberschüssen hat Baron Hirsch demnach von 1874 bis 1882 etwa 34,2 Millionen frcs. in die Tasche gesteckt.

Nichtsdestoweniger weigert sich Baron Hirsch unter allerlei Vorwänden, der türkischen Regierung den ausbedungenen Pacht zu zahlen und er hat in der That auch noch nicht die geringste Quote davon nach Konstantinopel abgeführt.

Bei seiner Weigerung hat sich Baron Hirsch zunächst auf formelle Gründe gestützt. Nach seiner Ansicht wird der Pachtschilling erst dann fällig, „wenn die verschiedenen Theile des Eisenbahnnetzes in der durch die Verträge festgesetzten Weise verbunden sind.“ So klar drückt sich nun aber der Vertrag vom 18. Mai 1872 keineswegs aus. Vielmehr bestimmt § 3: »Après l'expiration de la période transitoire établie pour les diverses lignes, la compagnie paiera au gouvernement impérial une redevance fixe annuelle de 8000 frcs.« Und in Verbindung hiemit § 11: »La période transitoire sera considérée comme terminée, lorsque un exercice annuel se sera écoulée après la mise en exploitation complète de ces lignes.« Es wird also hier keineswegs die Zahlung des Pachtschillings von der Vollendung des ganzen Eisenbahnnetzes, sondern „von der vollständigen Inbetriebsetzung dieser Linien“ abhängig gemacht. Für die Annahme der Türken, daß die Pachtzahlung ein Jahr nach der Feststellung jeder einzelnen Linie zu beginnen habe, spricht jedenfalls die Billigkeit.

Um für die sonderbare Thatsache, daß er jährlich die gesammten Ueberschüsse der Betriebseinnahmen von circa 4 Mill. frcs. ohne Weiteres in seine Tasche steckt, einen Schein des Rechtes aufweisen zu können, hat sich Baron Hirsch auf seine Betriebsgesellschaft berufen, welche er mit 50 Mill. frcs. Kapital ausgestattet haben will. Allein aus den angeführten Thatsachen geht für jeden Unbefangenen unzweifelhaft hervor, daß auch das Fahrmaterial aus den Mitteln der Pforte beschafft wurde und somit Eigenthum derselben ist, wie ja auch die Ergänzung desselben kontraktlich heute noch zu $\frac{4}{5}$ auf Kosten der Pforte erfolgt und nur $\frac{1}{5}$ der Betriebsgesellschaft zufällt, daß sonach Baron Hirsch für seine Betriebsgesellschaft keinerlei Kapital nöthig hatte.

Bei Beurtheilung der Stellung des Baron Hirsch zur Pforte wird zunächst immer im Auge zu behalten sein, daß der Erstere der Letzteren gegenüber in keiner anderen Eigenschaft als in der eines quasi Generalintendanten gegenübersteht. Bahnkörper und Betriebsmaterial

der türkischen Eisenbahnen sind Eigenthum der Pforte, und insbesondere ist das gesammte Betriebsmaterial aus den Mitteln der Pforte und ohne jede Inanspruchnahme anderer Kapitalien beschafft worden.

In zweiter Reihe hat Baron Hirsch materielle Einwände zur Begründung seiner Zahlungsverweigerung erhoben, indem er behauptete, den stipulirten Pachtschilling von 8000 Frcs. per Jahr und Kilometer auch deshalb nicht zahlen zu können, weil sein Unternehmen im Durchschnitt der letzten Jahre eben nur eine Bruttoeinnahme in dieser Höhe ergeben habe, was ziffernmäßig durch die Rechenschaftsberichte festgestellt worden sei, welche von seiner Gesellschaft veröffentlicht und von der türkischen Regierung geprüft und gutgeheißen worden wären. Demnach scheint Baron Hirsch doch wenigstens den Willen gehabt zu haben, den schuldigen Pachtschilling zu zahlen und nur durch die angeblich unzulänglichen Betriebsergebnisse daran gehindert worden zu sein. Wie es sich mit den Rechenschaftsberichten des Baron Hirsch in Wirklichkeit verhält, darüber hat in einer Reihe von Artikeln der Korrespondent der „Köln. Ztg.“ (Jahrg. 1882, Nr. 94 III, 125 III, 127 I in Verbindung mit Hirsch's Erwiderung in Nr. 104 III), Hr. Dr. Budde in Konstantinopel, welchem auch sonst die schätzbarsten Beiträge zur näheren Kenntniß der türkischen Bahngeschäfte des Baron Hirsch zu danken sind, Auskunft gegeben, indem er einen solchen Bericht in amtlich beglaubigter Abschrift mittheilte. Da heißt es einfach: „Nach § 5 der Uebereinkunft beehre ich mich, Ew. Erzellenz die Abrechnung über die Brutto-Einnahme der Periode . . . einzureichen. Es ergibt sich, daß die durchschnittliche Einnahme . . . x-franken per Kilometer beträgt.“ Das ist alles, also Nichts als Angabe einer durch nichts belegten Summe. In Wirklichkeit kennt Niemand die Höhe der Betriebseinnahmen der türkischen Eisenbahnen und auf die Kontrolle und Billigung der eingereichten Rechenschaftsberichte durch die türkischen Beamten legt auch Hr. Dr. Budde keinen Werth. Wohl aber konstatiert er aus ihm vorgelegenen Aktenstücken der Gesellschaft Hirsch, daß einmal auf einen einzigen der Steuer- und Zehentabschlüsse 29 000 Piafter Bakschisch gekommen sind, und er folgert daraus, daß das Geschäft doch wohl nicht so kläglich gewesen sein müsse.

Man sollte meinen, daß Baron Hirsch im Allgemeinen recht zufrieden sein könne. Er verfügt über Eisenbahnen, welche er mit fremdem Gelde erbaut hat; er betreibt sie und behält alle Einnahmen für sich, ohne irgend welche Pacht zu zahlen, und er schaltet und waltet über die Bahnen, als ob sie nicht der türkischen Regierung, sondern ihm gehörten. Wer indeß glaubte, Baron Hirsch begnüge sich mit den Millionen aus diesem einzig in seiner Art dastehenden

Geschäftsverhältniß, der irrt sich. Im Gegentheil stellt er sich sehr unzufrieden und sogar geschädigt hin. Anstatt seine Schuld anzuerkennen, hat er allerlei Gegenforderungen an die Türkei in Höhe von beiläufig 150 Millionen Frcs. aufgestellt und zwar meist wegen Beinträchtigung der Ertragsfähigkeit der Bahnen durch die türkische Regierung, welche es unterlassen habe, die nöthigen Quais, Häfen, und Landstraßen herzustellen. In seinem Briefe an die „Köln. Ztg.“ vom 7. April 1882 gibt er sich — ein neuer Tartüffe — das Ansehen, als hätte er nie einen Nutzen aus den Bahnen gezogen und wie er die „wirkliche Sachlage“ zu verdrehen weiß, davon hat er in nachstehendem Satze eine charakteristische Probe gegeben: „Die Gesellschaft betreibt in beschwerlichster Weise ohne Nutzen ein in drei Stücke auseinandergerissenes Bahnnetz von etwa 1400 km Länge. Sie verlangt seit zehn Jahren vergebens die Ausführung der Anschlüsse, welche dieses Netz mit Europa verbinden sollen; sie verlangt die Häfen und die Straßen, deren Anlage ihr versprochen worden ist. Sie erfüllt gewissenhaft alle ihre Obliegenheiten unter schwierigen Verhältnissen, noch schwieriger gemacht durch die Ereignisse, welche die politischen Zustände der Balkanhalbinsel umgestaltet haben; die türkische Regierung ihrerseits — mehr in Folge ihrer finanziellen Nothlage als aus eigener Schuld — erfüllt keine der Verpflichtungen, die sie übernommen hat. Zweifelsohne liegt in dieser Nichterfüllung der betreffenden Verpflichtungen der Grund, daß die Brutto-Erträge der Linien so schwach geblieben sind und nicht die Ziffer erreicht haben, über welche hinaus die Regierung an dem Ueberschuß partizipiren würde.“

Aus all' den hier nicht näher zu erörternden künstlichen Ver- Ein Vorschlag
zur Ver-
ständigung.
schlingungen des Baron Hirsch herauszukommen, bietet sich nur ein Ausweg: Es muß auf die Ausführung der Konvention von 1872 in Verbindung mit den Artikeln 10 und 38 des Berliner Friedens gedrungen werden, wonach die Türkei bezw. an deren Stelle Serbien und Bulgarien verpflichtet sind, die längst vermessenen und festgestellten Anschlußlinien auszubauen. Jedes andere Vorgehen würde dem Baron Hirsch erwünschter sein, welcher Nichts sehnlicher wünscht, als seiner Verpflichtung auf Zahlung von 8000 Frcs. pro Jahr und Kilometer sich entziehen zu können und zu diesem Zwecke den Ausbau zu verzögern.

Was die Anschlüsse betrifft, so sind zu bauen von Seiten
der Türkei die Linie Sarembey-Jachtiman . . . mit ca. 45 km
Bulgariens „ „ Jachtiman-Sofia . . . „ „ 52 „
„ „ „ Sofia-Pirot . . . „ „ 70 „
Serbiens „ „ Pirot-Nisch . . . „ „ 86 „

Serbiens	die Linie	Nisch-Alexinatz	mit ca.	15 km
"	"	" Nisch-Serb. Grenze vor Pristina	" "	98 "
der Türkei	"	" von dieser Grenze Pristina . .	" "	38 "
"	"	" Jamboli-Cazan	" "	65 "
Bulgariens	"	" Cazan-Schumla	" "	85 "

Insgesammt . . mit ca. 554 km

Sind diese Anschlüsse und mit ihnen alle die vertragsmäßig stipulirten Eisenbahnen einmal fertiggestellt, so tritt die Bestimmung, wonach Baron Hirsch als Betriebsgesellschaft 8000 frcs. pro Jahr und Kilometer zu zahlen hat, endlich in Kraft, was für die betheiligten Staaten bei einer Gesamtlänge von ca. 1722 $\frac{1}{2}$ km eine jährliche, kilometrisch zu vertheilende Einnahme von 13 780 000 frcs. während 50 Jahren ergeben würde, und es ist auf diese Summe während einer Reihe von Jahren, so lange die Betriebsgesellschaft Hirsch besteht, mit um so größerer Sicherheit zu rechnen, als dieselbe ihr Aktienkapital auf 150 Millionen frcs. zu bringen hat und Letzteres als Garantie-depot — wie bei Talabot — für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen anzusehen ist. Bis zur wirklichen Beendigung der Bahnbauten wären alle die zahlreichen und beiderseitigen, jedes ersprießliche Wirken behindernden Reklamationen sammt und sonders behufs späterer Ueberweisung an das vertragsmäßige Schiedsgericht zu vertagen.

Unter solchen Umständen kann der Ausbau der Orientanschlüsse auf erhebliche finanzielle Schwierigkeiten offenbar nicht stoßen, und Baron Landsee's Vorschlag, denselben durch die betheiligten Staaten in gemeinsamer Regie (cointéressée) durchzuführen, erscheint durchaus zweckmäßig und annehmbar. Unter allen Umständen sollte von deutscher Seite durch eine Spezialenquôte unter Heranziehung deutscher anerkannter Fachmänner der wichtigen Orientbahnanschlußfrage ernstlich nähergetreten werden.

Zur Charakteristik des Baron Hirsch.

In der Denkschrift „Deutschland und die Orientbahnen“ vom Februar 1883 finden sich einige Briefe des Baron Hirsch an Daroud Pascha abgedruckt, worin sich der Unternehmer der türkischen Bahnen in seiner ganzen Ehr- und Gesinnungslosigkeit, ohne es zu wollen, selbst gekennzeichnet hat. Von der öffentlichen Meinung ist Baron Hirsch längst gerichtet; denn obschon er an charakterlose Staatsmänner Millionen, an die Wiener und Pariser Tagespresse Hunderttausende vertheilt hat, obschon er die öffentliche Meinung selbst zu bestechen suchte, indem er, um als Philanthrop und nicht als Hochstapler angesehen zu werden, den Armen von Wien 500 000 fl., den Armen von Budapest 500 000 fl., den vertriebenen russischen Juden 1 Million

frcs. (in Folge dessen er Ehrenbürger der Stadt Brody geworden) und der »Alliance israelite« wiederholt Hunderttausende spendete, so hat es doch in den letzten Jahren kein Staatsmann, kein Presseorgan, keine Korporation, ja nicht einmal eine einzige Persönlichkeit von Namen gewagt, sich des Baron Hirsch anzunehmen und ihn gegen alle diese Anklagen zu vertheidigen. Bei Besprechung der Denkschrift „Deutschland und die Orientbahnen“ nannte die Berliner „Nationalzeitung“ das Bahnunternehmen Hirsch „einen der größten finanziellen und politischen Skandale unserer an solchen sicher nicht armen Zeit“. Und um dieselbe Zeit ließ sich der „Export“, das Organ des Centralvereins für Handelsgeographie und Förderung deutscher Interessen im Auslande, im März 1883 (Nr. 10) aus Konstantinopel schreiben: „Weltbekannt und von vielen Tausenden schmerzlichsst empfunden worden ist es, daß mit aller Moral niemals frivoleres, cynischeres Spiel getrieben worden ist, als gerade in dieser Sache. Lug und Trug ist die ganze Genesis des Hirsch'schen Unternehmens, und es erregte vor etwa Jahresfrist nicht geringe Verwunderung, als davon gemunkelt wurde, daß eine Verbindung des Hauses Bleichröder mit dem Eisenbahnbaron geplant sei zu dem Zwecke, mit der Pforte bezüglich der Linienvollendung und der Cession des ganzen Netzes einen neuen Pakt zu schließen — zu Hirsch'schen Bedingungen selbstverständlich, als würdiges Complement der früheren Abmachungen“.

Genug davon. Hienach läßt sich ermessen, was von den mannigfachen Transaktionsversuchen des Baron Hirsch mit den verschiedenen Konsortien oder mit der Pforte selbst zu halten ist. So verlockend sie auch scheinen mögen — sammt und sonders sind sie Schlingen, mit deren Hilfe Baron Hirsch sich seiner Verpflichtungen entledigen und zu den bereits eingestrichenen noch möglichst hohe weitere Gewinne sichern möchte. Von den Transaktionsversuchen, denen in der mehrfach erwähnten Denkschrift gedacht wurde, sowie von den Vermittlungsvorschlägen des Baron Hirsch an die Pforte vom Frühjahr 1885 ist daher überhaupt keine Notiz mehr zu nehmen.

Leider sollte es dem Baron Hirsch gelingen, nachdem deutscher Einfluß in Konstantinopel mehr und mehr hervorgetreten war, auch einige deutsche Kreise für seine Transaktionsversuche zu gewinnen. Ein internationaler Geldmann deutscher Staatsangehörigkeit, der Bankier Bleichröder in Berlin, ließ sich von Baron Hirsch umgarnen und trat im Sommer 1882 mit demselben wegen Uebernahme der türkischen Eisenbahnen in Verhandlungen, welche indeß ergebnislos blieben, da die Zustimmung des Eigenthümers dieser Bahnen, der Pforte, nicht zu erlangen war. Damals wurde in der deutschen Kolonie von Kon-

stantinopel die Befürchtung laut, daß das Ansehen der deutschen Vertretung in Folge ihrer Stellungnahme zu Gunsten der Pläne Hirsch-Bleichröder gefährdet werden könnte, und das war in der That der Fall. In verschiedenen unabhängigen Organen wurde damals das fein eingefädelte, halb commercielle, halb diplomatische Zusammenwirken der beiden Geldmänner Hirsch und Bleichröder zur Kenntniß der Oeffentlichkeit gebracht, damit das Ansehen Deutschlands bei der türkischen Regierung nicht geschwächt, der reine deutsche Schuld nicht zur Deckung unsauberer Transactionen gemißbraucht, des Deutschen Reiches Regierung und Volk nicht identificirt würde mit zwei Spekulanten, von welchen der Eine, Baron Hirsch, ein internationaler Börsenfürst, der Andere, Herr Bleichröder, aber ein Geschäftsmann ist, welcher einzig und allein seine Privatinteressen im Auge hat.

Zur Kennzeichnung der persönlichen Stellung des Baron Hirsch zur Pforte diene folgendes: Wie erwähnt, hatte die türkische Regierung in Paris ein Depot von 13 Millionen frs. als Betriebsgarantie für Talabot hinterlegt. Dieses Depot hat Baron Hirsch später ohne jeglichen Rechtsgrund für sich beansprucht und mit bedenklicher Beihülfe der ihm nahestehenden Anglobank in Wien, der Hauptbesitzerin der „Neuen Freien Presse“, der Vermittlerin der Bestechungssummen für die Wiener Tagespresse, befremdlicher Weise in seine Taschen zu stecken gewußt. Als Baron Hirsch kurz darauf — Anfangs 1874 — sich in Konstantinopel sehen ließ, wurde er trotz seines belgischen Passes sistirt und vielleicht hielten ihn die Türken noch heutigen Tages fest, wenn der vielgewandte Mann, Pariser aus Neigung, Oesterreicher aus Option, sich nicht rechtzeitig seiner deutschen Abstammung erinnert und an den bayerischen Minister des Auswärtigen um Inschutznahme telegraphirt hätte. Damals glückte es dem Baron Hirsch, noch mit heiler Haut von türkischem Gebiete fortzukommen und er hat sich seitdem nicht wieder blicken lassen. Ein zweites Mal würde man den Chef des türkischen Eisenbahnwesens, wagte er sich wirklich noch nach Konstantinopel, sicherlich nicht wieder entwisphen lassen.

Deutschland
und
die Orient-
bahnen.

Auf die Frage: „Was kann, was soll das deutsche Reich thun, um in die verfahrenene Unternehmung der türkischen Eisenbahnen Klarheit zu bringen und zugleich die Verbindung derselben mit dem mittel-europäischen Netz endlich ins Werk zu setzen?“ hat die Denkschrift vom Februar 1883 „Deutschland und die Orientbahnen“ bereits die Antwort gegeben.

Im Grunde handelt es sich um einen Kampf zwischen Privatkapital und Staatsinteresse, wie er — freilich unter günstigeren Verhältnissen — in Deutschland vom Staate bereits siegreich durchgekämpft

worden ist, in Frankreich und Oesterreich-Ungarn noch unentschieden wogt. In diesem Kampfe sucht der türkische Staat nach Rath und Hülfe, weil er deren immer und in seiner Schwäche jetzt mehr als je bedarf, und beides sollte ihm von Seite des Deutschen Reiches nicht versagt werden, einmal im Interesse der Türkei, welcher Recht und Billigkeit zur Seite stehen, sodann im Interesse Deutschlands selbst, welches die Gelegenheit ergreifen sollte, im Orient festeren Fuß zu fassen, endlich im Interesse Mitteleuropas, dessen Verkehr durch die hintenangehaltenen Anschlüsse an die türkischen Eisenbahnen nicht länger geschädigt werden darf.

Zu den bedenklichsten Spekulationen aller Zeiten auf internationalem Gebiete gehört die Unternehmung der türkischen Eisenbahnen in ihrer Durchführung durch Baron Hirsch. Es wäre des Schweizes der Edlen werth und würde für die Gegenwart wie für die Zukunft von Interesse und Nutzen sein, wenn eine Reihe ausgezeichnete Kräfte sich daran wagen wollte, diese Unternehmung vom finanzwissenschaftlichen, eisenbahntechnischen, staatsrechtlichen und allgemein wirtschaftspolitischen Gesichtspunkt aus zu beleuchten und darzustellen. Wie Baron Hirsch erst den Mitteleuropäern durch seine Türkenloose annähernd 350 Millionen Frs. aus der Tasche lockte, wie er mehr als ein Viertel davon für diese seine gelungene Finanzirungs-idee einbehielt, wie er von den verbliebenen 254 Millionen Frs. nur 1200 statt 2000 km Eisenbahnen baute und dabei weitere groteske Gewinne machte, wie er durch verfatile Verträge mit der Pforte oder richtiger mit den von ihm bestochenen Ministern Abdul Aziz's sich allerlei bedenkliche und ansechtbare Begünstigungen und Klauseln auszubedingen wußte, um sein Opfer möglichst lange und möglichst erfolgreich ausbeuten zu können, wie er sich weigert, die ausbedungene Pacht zu zahlen und alljährlich die Reineinnahmen von Eisenbahnen, welche von mitteleuropäischem Gelde gebaut worden sind und der türkischen Regierung gehören, mit annähernd 4 Millionen Frs., ohne Rechnung zu legen, für sich behält, wie er durch neue Verträge, durch Gründung und Umwandlung anonymer Gesellschaften, durch Transactionen und Retrocessionen künstlich die ganze Angelegenheit verwickelte und verwirrte, um auch der europäischen Diplomatie gegenüber im Trüben fischen zu können, wie er es ist, welcher den Ausbau der türkischen Bahnen und die Anschlüsse derselben an das mitteleuropäische Netz insgeheim zu verhindern sucht und in seiner unerlaubten Spekulationsucht fort und fort nun seit zwölf Jahren die öffentlichen Verkehrsinteressen Mitteleuropas schädigt — das hat die erwähnte Denkschrift kurz und aktenmäßig dargestellt. Auf Veranlassung des deutschen Reiches sollte die türkische Eisenbahnfrage von unbe-

fangenen autoritativen Eisenbahnspezialisten untersucht und darnach festgestellt werden, was den Anschluß des türkischen an das mitteleuropäische Bahnnetz zwölf volle Jahre verschleppen konnte. Mit Baron Hirsch und seinen Klauseln wird kurzer Prozeß zu machen und der Ausbau der Anschlüsse durch stetes Drängen auf Erfüllung des Vertrages von 1872 zwischen der Pforte und Baron Hirsch anzustreben sein. Wie von russischer und englischer Seite, doch minder eigennützig und einseitig, so belehre man vom deutschen Mitteleuropa her die Türken, Bulgaren und Serben über die Nothwendigkeit und den Nutzen der von ihnen zu bauenden Eisenbahnen und unterstütze sie — wo nöthig — in ihren Unternehmungen, unter Umständen selbst in ihren Geldbeschaffungen mit dem ganzen Einfluß und Prestige, welches das Deutsche Reich nach so vielen Richtungen hin besitzt. Wer gegen solche Action Bedenken hegt, der sei an die aktive und erfolgreiche Wirthschaftspolitik Englands im Orient erinnert, und würde gewiß zustimmen, hätte er Kenntniß von der englischen Botschaftskorrespondenz der letzten fünfzehn Jahre in Bezug auf die türkischen Eisenbahnen. Nicht länger darf Deutschland mit einer Action zu Gunsten des schleunigen Ausbaues der Bahnanschlüsse nach dem Orient zögern, will es nicht, daß die wirthschaftliche Eroberung desselben durch England und Frankreich, welche jetzt schon in das Innere bis Widdin und über Mitrowiza nach Novibazar herrschend vorgedrungen sind, für immer und vollends verwirklicht werde.

Deutschlands Verkehrsinteressen erheischen dringend die schleunigste Beendigung des gemeinschädlichen Kampfes der Geldmacht Hirsch gegen die türkische Regierung und den Ausbau der Anschlüsse der türkischen Eisenbahnen. Jeder Tag der Verzögerung bringt den deutschen Wirthschaftsinteressen zunehmende Verluste. In keiner anderen und in keiner besseren Sache könnte sich Deutschland die Türkei so verpflichten, als durch guten Rath und wirksame Hilfe in dieser Angelegenheit, und wenn zutrifft, was in den unfriedlichen, doch blutlosen Zeitungskämpfen der vorweihnachtlichen Tage im Jahre 1882 gesagt wurde, daß eine „abermalige Schwächung und Benachtheiligung der Türkei ein Lebensinteresse Deutschlands berührt“, daß „mit der Vernichtung der Türkei Deutschland den Launen einer russisch-österreichischen Koalition, zu der sich stets bereitwillig Frankreich gesellen würde, preisgegeben und um seine Existenz auf Tod und Leben zu kämpfen gezwungen wäre“ — dann würde sich für das deutsche Reich eine treffliche Gelegenheit bieten, durch eine gründliche, auch die Ansprüche der Loosbesitzer berücksichtigende Untersuchung der türkischen Eisenbahnfrage und durch ein auf deren Ergebniß begründetes diplomatisches Einschreiten in dieser überaus

wichtigen Angelegenheit zugleich deutsche und türkische Interessen erfolgverheißend wahrnehmen zu können.

Bei der Neuregelung der politischen Zustände der Balkanhalbinsel wurde auf dem Berliner Kongreß auch der südosteuropäischen Verhältnisse gedacht, leider aber nicht von Seiten Mitteleuropas, sondern auf Veranlassung des Baron Hirsch durch die demselben noch immer wohlgewogenen Vertreter Oesterreich-Ungarns. Auf Vorschlag derselben beschloß der Berliner Kongreß am 26. und 28. Juni 1878, nicht etwa die Türkei, Bulgarien und Serbien, sowie den Baron Hirsch zur schleunigsten Erledigung der Orientbahnanschlußfrage im Sinne des Vertrages von 1872 zu verhalten, sondern vielmehr den Baron Hirsch mit seiner Gesellschaft und mit seinen Rechten in den Friedensvertrag aufzunehmen. Auch damals war Oesterreich-Ungarn bemüht, für die Interessen der Gesellschaft Hirsch der Pforte wie den neugebildeten Staaten gegenüber einzutreten, obschon Baron Hirsch im Jahre 1872 mit den Engländern den Anschluß der türkischen an die österreichischen Bahnen hintertrieben hatte. Die Artikel 10 und 38 des Berliner Friedens sind gleichlautend und bestimmen: » . . . La principauté de Bulgarie (de Serbie) est (de même) substituée, pour sa part, aux engagements que la S. Porte a contractés tant envers l'Autriche-Hongrie qu'envers la compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe par rapport à l'achèvement et au raccordement ainsi qu'à l'exploitation des lignes ferrées situées sur son territoire.«

Ob es nothwendig war, strittige Verpflichtungen, über deren Tragweite die betheiligten Staaten weder gefragt worden waren, noch die leitenden Diplomaten hätten antworten können, in dem Vertrag in dieser Form zu sanktioniren, mag dahingestellt bleiben. Den Serben und Bulgaren, welche ihre politische Selbstständigkeit wie ein Geschenk erhielten, konnten die Bedingungen derselben damals leicht vorgeschrieben werden. Daß die Aufnahme der Gesellschaft Hirsch auf Veranlassung und im Interesse ihres Chefs erfolgte, geht schon daraus hervor, daß eben nur von Verpflichtungen jener Staaten und nicht auch von den entsprechenden Rechten derselben gegenüber Baron Hirsch die Rede war.

In dem zweiten Absatz der Art. 10 bezw. 38 des Berliner Friedens wurde behufs Verständigung über die Führung und Anlage der Bahnanschlüsse eine Kommission eingesetzt, bestehend aus den Vertretern der drei betheiligten Regierungen unter Mitwirkung, ja unter Führung der territorial und unmittelbar nicht eigentlich betheiligten österreichisch-ungarischen Monarchie, die »Conférence à quatre« mit dem jedesmaligen Versammlungsorte Wien:

»Les conventions nécessaires pour régler ces questions seront conclues entre l'Autriche-Hongrie, la Porte, la Serbie et la Principauté de Bulgarie immédiatement après la conclusion de la paix.«

Die öster-
ungarisch-
serbische Kon-
vention.

Bei Abschluß des Berliner Friedens glaubte die Wiener Diplomatie, nachdem sie für die Vergrößerung Serbiens erfolgreich eingetreten war, diesen jungen Staat völlig in der Hand zu haben und ließ sich sogleich — in der provisorischen Eisenbahn-, Handels-, Zoll- und Schifffahrtskonvention mit Serbien vom 8. Juli 1878 — die Zusage machen, daß die serbisch-ungarischen Eisenbahnanschlüsse innerhalb drei Jahren auszubauen und für die weiteren Anschlüsse gemeinsame Anstrengungen zu machen seien. Auch wurde in dieser Konvention der von österreichischer Seite aufgetauchte Gedanke einer Zolleinigung mit Serbien ausgesprochen; doch wurde dabei von der einen Seite, wo man nur das Interesse des Herrn Bontour im Auge zu haben schien, so unklug, von der anderen Seite dagegen so geschickt vorgegangen, daß diese Zolleinigung schließlich vereitelt wurde. In Wien drängte Herr Bontour auf den Abschluß der definitiven Eisenbahnkonvention mit Serbien und darüber vergaß man dort die Regelung des handelspolitischen Verhältnisses mit Serbien, leider aber auch die Bestimmungen der Artikel 10 und 38 des Berliner Friedens, wonach die Abmachungen zwischen der Pforte und der Gesellschaft Hirsch in Bezug auf den Ausbau, Anschluß und Betrieb der Orientbahnen aufrecht erhalten und die beiden neuen Staaten Bulgarien und Serbien zur Innehaltung derselben verpflichtet wurden. Insbesondere sollte nach Artikel 10 Absatz 2 des Berliner Friedensvertrages eine Viererkonferenz der beteiligten Staaten sich gemeinsam über die erforderlichen Vereinbarungen verständigen. Allein ehe Oesterreich-Ungarn, sozusagen der Mandatar Europa's und als solcher der Leiter der Viererkonferenz, dieselbe einberief, hatte es unterm 28. März und 9. April 1880 mit Serbien einen Sondervertrag, die vielbesprochene Eisenbahnkonvention zu Gunsten des Herrn Bontour, abgeschlossen und hierdurch nicht nur formell, sondern insofern auch materiell eine unzweideutige Bestimmung des Berliner Friedens alterirt, als man Serbien verpflichtet hatte, im Anschluß an die österreichisch-ungarischen Eisenbahnen, speziell an die neue Linie Budapest-Semlin, innerhalb drei Jahren — also bis zum Frühjahr 1883 — auf seinem Gebiete folgende Eisenbahnlinien fertigzustellen:

1. Belgrad—Velikaplana—Niš 244 km
2. Niš—Pirot (zum Anschluß nach Konstantinopel) 90 „
3. Niš—Vranja (zum Anschluß nach Salonik) . . 120 „

und hierdurch in einem wesentlichen Punkte die Abmachungen zwischen der Pforte und der Gesellschaft Hirsch abgeändert hatte, wonach der

Anschluß nach Salonichi nicht über Vranja, sondern über Pristina erfolgen sollte. Hiergegen protestirte die Pforte alsbald und mit Recht und hat erst nach mehrjährigen Verhandlungen (durch den Trate des Sultans vom 5. April 1883) zu dieser Abänderung ihre Zustimmung gegeben, nachdem ihr in einer Note des österreichisch-ungarischen Botschafters in Konstantinopel vom Januar 1883 versichert worden war, daß Baron Hirsch die Erklärung abgegeben habe, jene Abänderung nicht als eine Verletzung seines Vertrages zu benutzen. Ist es schon eigenthümlich, daß die österreichische Diplomatie noch immer mit dem Baron Hirsch Beziehungen unterhielt, so mußte es geradezu befremden, daß sie sich zum Sprachrohr dieses Mannes erniedrigen ließ und Erklärungen bestellte, in deren Aufrichtigkeit nach den gemachten Erfahrungen ernstliche Zweifel zu setzen waren. Hat Baron Hirsch sich verpflichtet, auch nach dem Ausbau der Anschlüsse über Vranja den stipulirten Pachtzins zu zahlen? Nein. Wozu also die zu irrigen Schlüssen verführende Bestellung derselben durch den österreichisch-ungarischen Botschafter in Konstantinopel? Weshalb bemühte man sich von Wien aus so eifrig, die Pforte zu einer verhängnißvollen Vertragsbrüchigkeit zu drängen? Weshalb bestimmte man von Wien aus auf Andrängen des Herrn Bontour, hinter welchem allerdings Baron Hirsch gestanden haben mag, in der Eisenbahnkonvention mit Serbien Vranja zum Anschlußpunkt, obschon doch auf Serbien nach dem Berliner Vertrage die Verpflichtung der Türkei, der Gesellschaft Hirsch gegenüber, über Pristina anzuschließen, ohne jeden Zweifel übergegangen war? Und wie kam man in Wien dazu, sich Serbien gegenüber befremdlicher Weise zu verpflichten, von der Pforte den Anschluß bei Vranja zu erwirken? Mußte die Türkei sich nicht verletzt fühlen, daß in einem ohne sie abgeschlossenen, ihr sogar ungünstigen Vertrage ihre Entscheidung gleichsam vorausgesetzt und präjudicirt wurde? Nachdem Herr Bontour hinter wohlverdienten Kerkermauern verschwunden war, schien man in Wien die Geschäfte und Interessen seines schlaueren Genossen und Hintermannes, des Baron Hirsch, mit doppelter Kraft und leider mit Erfolg wahrnehmen zu wollen, wie denn ein regierungsfreundliches Organ, das „Ill. Wien. Extrabl.“, den Erfolg der österreichischen Diplomatie für den Anschluß Vranja kurzweg als einen Sieg des Baron Hirsch bezeichnet hat.

Erst drei Jahre nach dem Abschluß des Berliner Friedens — Die Viererkonferenz. — also keineswegs »immédiatement après la conclusion de la paix« — und ein Jahr nach Abschluß der österreichisch-ungarisch-serbischen Eisenbahn-Separatkonvention, erst im Jahre 1881 trat zu Wien die »Conférence à quatre« unter Oesterreich-Ungarns Vorsitz zusammen. Auf

Vorschlag desselben einigte man sich zunächst über den Anschluß der serbisch-türkischen Eisenbahnen in der Richtung nach Konstantinopel, nachdem die Pforte sich zur Erfüllung der ihr im Berliner Vertrag auferlegten Verpflichtung d. i. zum Ausbau der Anschlußbahn von Bellowar an die bulgarische Grenze in der Richtung nach Sofia bereit erklärt hatte. Doch stellte die Pforte die Bedingung, daß der Anschluß nach Konstantinopel nicht später eröffnet werden dürfe als der Anschluß nach Salonichi. Allein gerade in Bezug auf letzteren Anschluß konnte trotz wiederholter Sessionen lange Zeit keine Einigung erzielt werden. In der Session vom März 1882 machte die türkische Regierung drei Vorbehalte: 1. daß die Gesellschaft Hirsch in jedem Punkte der Konvention sich unterwerfe; 2. daß gleichzeitig mit der Anschlußlinie nach Mitrowiza-Salonichi die Flügelbahn Jamboli-Schumla gebaut werde; 3. daß Vranja nicht mehr als Anschlußpunkt erwähnt werde. Nachdem der türkischen Regierung in Bezug auf die erste Forderung beruhigende Zusicherungen von österreichischer Seite gegeben, der zweite Vorbehalt fallen gelassen und die dritte Differenz durch einen Kompromiß dargelegt worden war, gelangte endlich die »Conférence à quatre« im Jahre 1883 zu der angestrebten Vereinbarung und formulirte die Ergebnisse derselben in der Konvention vom 9. Mai 1883. In dieser Konvention verpflichteten sich:

Oesterreich-Ungarn zum Bau der Linie Budapest-Semlin bis zur Grenze bei Belgrad.

Die Türkei 1. zum Bau der Linie Bellowar bis zur bulgarischen Grenze im Anschluß von Konstantinopel nach Nisch und 2. zum Bau des Anschlusses nach Salonichi in Gestalt einer Zweigbahn, „welche von der Umgebung Pristinas oder jedem andern beliebigen Punkte, der von den ottomanischen Behörden hiezu geeignet erachtet werden wird, der schon bestehenden Eisenbahn Salonichi-Mitrowiza ausgehen und nach dem im gemeinsamen Einvernehmen als das passendste erkannten Tracé bis an die ottomanisch-serbische Grenze geführt werden wird“.

Serbien zum Bau der Anschlußlinien Belgrad-Nisch, Nisch-Pirot in der Richtung nach Konstantinopel und Nisch-Vranja „an einen durch gemeinsames Uebereinkommen zu bestimmenden Punkt an der serbisch-ottomanischen Grenze“.

Bulgarien endlich zum Bau der Anschlußlinie von der serbischen Grenze bei Pirot über Sofia nach der türkischen Grenze bei Bellowa.

In dieser Konvention verpflichteten sich die beteiligten Staaten ferner bis 1. Oktober 1884 den Nachweis zu liefern, daß sie entweder durch eine Konzession oder durch endgültige Vergebung der Arbeiten

die Ausführung der auf ihr Gebiet fallenden Linien bis zum 15. October 1886 gesichert haben.

So hatte also Oesterreich fünf Jahre nach dem Abschlusse des Berliner Friedens endlich die Beseitigung des ursprünglichen und vertragsmäßigen Anschlusses der Orientbahnen über Pristina und hiemit eine Aenderung von Artikel 10 des Berliner Friedensvertrages auch in der Viererkonferenz durchgesetzt, nachdem Herr Bontour schon längst diese Vertragsverletzung zur Wirklichkeit hatte werden lassen, indem er mit dem Baue der serbischen Bahnen bei Nisch zu beginnen sich beeilt hatte, obschon für die Strecke Nisch—Alexinatz (zur früheren serbischen Grenze) Baron Hirsch vertragsmäßig das Bauvorrecht besaß, nachdem serbischerseits gleichfalls ohne Beachtung dieses in Art. 10 des Berliner Friedensvertrages aufrechterhaltenen Bauvorrechtes die Strecke Nisch—Piroc an eine Pariser Unternehmung vergeben worden war. Fünf Jahre lang war man in Wien einzig und allein bemüht, Serbien wie die Türkei zum Anschluß über Vranja nach Uesküb zu drängen, unbekümmert, ob man dadurch zunächst auf Kosten der eigenen den englischen Interessen in die Hände arbeitete, welche allerdings den kürzesten Weg zwischen Belgrad und dem Meere erheischen, und auch serbischerseits war man bald damit einverstanden, um der wirtschaftspolitischen Umarmung Oesterreich-Ungarns zu entgehen. Ist Belgrad einmal auf dem kürzesten Wege über Vranja-Uesküb mit Salonichi und dem Negärischen Meere verbunden, dann dürfte auch Serbiens Außenhandel den Spuren des rumelischen, bulgarischen und rumänischen folgen und auf den billigeren Seeweg übergehen, dann dürfte Belgrad von den Engländern nicht nur wirtschaftspolitisch genommen, sondern auch noch zum Ausfallspunkt für die Belagerung und Eroberung des ungarischen Marktes gemacht werden.

Wer nicht gewisse geheime Einflüsse kennt und berücksichtigt, wird die Haltung Oesterreich-Ungarns in dieser Angelegenheit unbegreiflich finden müssen; denn indem es den Anschluß über Pristina bekämpfte, handelte es nicht nur gegen den Berliner Vertrag, sondern auch gegen seine eigenen Interessen. Im Gegensatz zu den Anschlußlinien Nisch—Vranja oder gar Nisch—Pristina—Vranja mit wenig fruchtbarem, schwach bevölkertem Gebiete, meist nur Weideland, durchzieht die Linie Nisch—Pristina durchaus fruchtbare, starkbevölkerte, schon jetzt verhältnißmäßig gut kultivirte Bezirke, welche ihr einen beträchtlichen Lokalverkehr sichern. Auch wird sie unzweifelhaft den Minenbetrieb von Kapavnik und Jastribaz im Thal der Topolniza wieder wecken. Daß eine Hauptbedingung der wirtschaftlichen Wiederaufrichtung der Gebiete östlich vom Anselfeld bis hinüber gegen Sofia in der Abhülle der

jetzigen Noth an Bauholz besteht, daß Oberbosnien dorthin seinen Holzüberfluß abgeben kann, wenn die Bahn über Pristina die Benützung des direkten und billigsten Weges gestattet, wird doch wohl in Wien bekannt gewesen sein. Wird dort aber auch bedacht worden sein, daß man, so lange die noch in weitem Felde stehende Bahn von Serajewo nach Mitrowitza nicht gebaut worden ist, den österreichisch-ungarischen Handel von dem stark bevölkerten Nordalbanien durch das energische Ankämpfen gegen den Anschluß über Pristina geradezu abdrängt? Von Salonichi aus, wie von der Adria her gelangen die englischen Waaren nach den größeren Städten Nordalbaniens bis nach Oberbosnien, sie beherrschen den Markt und lassen ihrer günstigeren Verkehrsverhältnisse halber die österreichisch-ungarische Konkurrenz nicht aufkommen. Jeder Kilometer der Abkürzung des Schienennetzes hätte für Letztere den größten Werth; statt dessen wird man ihr mit dem Anschlusse Vranja—Pristina einen Umweg von etwa 60 km geschaffen haben.

Auch vom Standpunkte des internationalen Verkehrs verdient die Pristinalinie den Vorzug und sie wird dereinst, nach Ausbau des Bahnnetzes, trotz des Umweges von 36 km gegenüber der Vranjalinie, welcher auf der Strecke Wien nach Salonichi bei einer Länge von 1350 km wenig besagen will, den großen durchgehenden Verkehr auf sich überleiten, da bekanntlich solche Linien nicht immer den kürzesten Weg, sondern die im Bereiche desselben gelegenen Hauptorte aufsuchen. Zieht man endlich die Längen der verschiedenen Anschlußbahnprojekte in Betracht, so verdient vollends der Anschluß über Pristina, wie er ursprünglich geplant wurde, den Vorzug:

1. Projekt Pristina:

Nisch—Landesgrenze bei Podjewe	98	Kilometer (Serbien)
Landesgrenze bei Podjewe—Pristina	38	„ (Türkei)
zusammen	<u>136</u>	Kilometer.

2. Projekt Vranja:

Nisch—Vranja	circa 125	Kilometer (Serbien)
Vranja—Uesküb	85	„ (Türkei)
zusammen	<u>210</u>	Kilometer.

3. Projekt Vranja—Pristina:

Nisch—Vranja	125	Kilometer (Serbien)
Vranja—Pristina	60	„ (Türkei)
zusammen	<u>185</u>	Kilometer.

Wie hieraus hervorgeht, sprach noch ein anderer wichtiger Umstand zu Gunsten des ursprünglich projektirten Anschlusses bei Pristina, welcher bei der wirklichen Durchführung der Bauten schwer in's Gewicht fallen wird. Nachdem die türkische Regierung als Unternehmerin und Erbauerin von Eisenbahnen so wenig Geschick und Glück bekundet und in ihrer bedrängten Finanzlage große Mittel für keinerlei öffentliche Arbeit besaß, mußte man darauf bedacht sein, ihr eine möglichst geringe Verpflichtung aufzuerlegen, damit sie nicht etwa Veranlassung nähme, sich zur Erfüllung derselben außer Stande zu erklären. Zu dem Bau der kurzen Strecke Pristina-Landesgrenze war die Pforte bereit und fähig, auch hätte sie für die Herstellung derselben (36 km à 170 000 Frs. = Gesamtaufwand ca. 6 Mill. Frs.) leicht einen Unternehmer gefunden. Dagegen hat man sie durch Aufdrängung des Anschlusses über Dranja erheblich schwerer belastet, indem man ihr eine längere Strecke (mindestens 60 km à 200 000 Frs. = Gesamtaufwand 12 Mill. Frs.) zu bauen auferlegte, was die Fertigstellung der Anschlüsse erheblich verzögern muß, da zu Eisenbahnbauten eben Geld nothwendig ist, welches der türkischen Regierung allezeit und vor Allem dann gefehlt hat, wenn ihr auch der gute Wille zur Erfüllung einer neuen Verpflichtung genommen worden ist.

Nichts wäre auf dem Berliner Kongreß leichter gewesen, als die sofortige Lösung der Orientbahnanschlußfrage, da doch Alles so klar gelegen war. Allein die österreichisch-ungarische Regierung blieb auch in der Vierer-Konferenz den bedenklichen Abmachungen getreu, welche einst zu Gunsten von Hirsch und Bon tour eingegangen worden waren, und suchte einen neuen scheinbaren Ausweg, welcher die Verwickelung nur noch vermehrte und zugleich, was schier unglaublich erscheint, durch die Wegrückung Albaniens mit Ablehnung des Anschlusses über Pristina eine positive Schädigung der eigensten österreichischen Handels- und Verkehrsinteressen in sich schloß.

In der Wiener Tagespresse ist damals nichtsdestoweniger die Vereinbarung der Vierer-Konferenz mit großem Beifall begrüßt und ihr Zustandekommen als ein Triumph der österreichischen Diplomatie erklärt worden, nachdem man in wirklichen Sachverhalt vorher zu trüben versucht hatte, um die öffentliche Meinung und vielleicht auch die befreundeten Nachbarn irrezuführen. In den inspirirten Blättern war die Verschleppung der Anschlußbauten lediglich der türkischen Regierung zur Last geschrieben worden, während Letztere doch durchaus korrekt gehandelt hatte, als sie auf ihren Vertrag mit Baron Hirsch verwies. Außerdem sträubte sich die Pforte mit Recht gegen eine Anschlußlinie, welche weit kostspieliger war als die vertragsmäßige, welche die Strecke

Uesküb—Mitrowitza in eine Sackbahn verwandeln mußte, welche ihr endlich wegen der offensiven Bedeutung Vranja's strategisch bedenklich erschien. Zur Befriedigung der Engländer und Russen ist überdies der türkische Anschlußpunkt ebensowenig festgesetzt, als die türkische Kostenfrage erledigt worden. Was die Engländer und Russen wünschen, findet überdies vielfach in der Türkei Unterstützung. Es besteht in Stambul eine ziemlich zahlreiche, besonders in den höheren Ständen vertretene ultrapatriotische Partei, welche es zwar gerne gesehen, daß von den Seeplätzen aus Eisenbahnen in das Innere des Reiches geführt wurden, welche aber den Anschluß derselben an das mitteleuropäische Netz bekämpft, damit das Reich auf der Landseite isolirt bleibe. Gewiß! Die Pforte kann warten und sie ist um so geneigter dazu, als sie erkennen muß, daß die Wiener Diplomatie auf einen Anschluß bestanden hat, welcher den wirthschaftlichen Interessen Oesterreich-Ungarns geradezu widerstrebt, und sie daher, ohne von Hirsch und Bontour wissen zu können oder zu wollen, einigen Anlaß hat zu der Befürchtung, es seien in Wien politische Gründe maßgebend gewesen und sie würde durch den raschen Ausbau der Anschlüsse der Weiterbewegung Oesterreich-Ungarns von Bosnien »jusqu'au delà de Mitrowitza« nur Vorschub leisten.

Von bulgarischer oder vielmehr russischer Seite ist die Konvention nur, um nicht bösen Willen zu bekunden, und nicht ohne Hintergedanken angenommen worden. Sollte in Sofia, wo russische Eisenbahnpläne bevorzugt werden, einmal auf die Verwirklichung der Verpflichtungen, wie sie die Konvention aufgestellt, gedrungen werden, nachdem der Endtermin die Anschlüsse noch unvollendet gesehen, so wird man anfangs auf die Türkei verweisen, welche ebenfalls mit ihren Linien im Rückstande geblieben sein wird, und auf wiederholte Vorstellungen vielleicht in Verbindung mit der Türkei den Umstand hervortreten lassen, daß die Konvention der Vierer-Konferenz in Bezug auf den Anschluß Vranja-Priftina im Grunde genommen die Bestimmungen des Berliner Friedens verletze und daher ernstlich nicht aufrecht erhalten werden könne. Und dann werden die europäischen Mächte in die Erörterung dieses strittigen Punktes eintreten und mit Rußland werden England und Frankreich, welche ein unmittelbares Interesse an der weiteren Verschleppung der Anschlußbauten haben, die bulgarischen Vorwände nicht unbegründet finden und den bestehenden Zuständen gegenüber in würdiger Neutralität verbleiben, nicht um das Recht, sondern um ihre Interessen zu wahren. Für immer können die Anschlüsse nicht verhindert werden, aber jedes Jahr des Aufschubes ist den Engländern und Russen, welche die Balkanhalbinsel immer thatkräftiger und erfolgreicher umwerben,

um sie wirtschaftlich zu beherrschen und auszubeuten, von größtem Werthe. In solchem Konkurrenzkampfe pflegt derjenige, welcher sich verspätet, so leicht nicht mehr aufzukommen.

Und so muß mit Bedauern konstatiert werden, daß die Orientbahnfrage trotz aller diplomatischen und publizistischen Versicherung auch durch die Vereinbarung der Vierer-Konferenz nicht um ein Haar ihrer Lösung nähergerückt worden ist, es wäre denn um einen Schritt seitwärts auf dem Papier durch Annahme des Anschlusses Vranja-Pristina, auf welchem die österreichische Diplomatie so nachdrücklich bestand. Mit Bedauern muß das von deutscher Seite hervorgehoben werden, denn unter der neuen Verschleppung leidet Deutschland am meisten, weil es noch immer nicht in die Lage versetzt wird, mit Hilfe der fehlenden Eisenbahnverbindung im Orient zu seinem politischen auch wirtschaftlichen Einfluß zu erlangen. Oesterreich-Ungarn leidet freilich ebenfalls darunter, aber nicht unverschuldet, weil es Staatsmänner an leitender Stelle hat walten lassen, welche öffentliche und nationale vor privaten und fremden Interessen zurückstehen lassen.

Gleichzeitig wurden von der Vierer-Konferenz in ihrer Vereinbarung auch einige tarifpolitische Bestimmungen getroffen. Für den internationalen Verkehr sollen die Tarife auf Grundlage des Prinzips der meistbegünstigten Nationen festgestellt werden. Die Vertragsschließenden verpflichteten sich, im Verkehr mit anderen Ländern weder mittelbar noch unmittelbar geringere kilometrische Einheitsätze zur Anwendung zu bringen, noch andere Erleichterungen und Begünstigungen zu gewähren, als jene, welche auf dieselben Artikel im Verkehr unter einander angewendet werden. Hierbei wurde auf Oesterreichs Veranlassung wiederum in rührender Besorgniß um Baron Hirsch als „selbstverständlich“ eingeschaltet, „daß die vorstehenden Bestimmungen auf die schon vorhandenen ottomanischen Anschlußlinien nur insoferne anwendbar sind, als in folge früherer Konzessionen erworbene Rechte dem nicht entgegenstehen“, wodurch die Einheit und Uebersichtlichkeit der Tarifierung auf den Orientbahnen nahezu illusorisch gemacht wurde, da die Strecken der Gesellschaft Hirsch weitaus die längsten und daher maßgebenden sind. Baron Hirsch scheint also auch in der Tarifpolitik souverän bleiben zu sollen. Ferner wurden auf Grundlage kilometrischer Einheitsätze für den Personen- und Güterverkehr direkte Tarife mit Konstantinopel, Salonichi und den Hauptstationen vorgesehen, sowie Vorsorge für die Einrichtung durchgehender Eisenbahnzüge getroffen, so daß mindestens ein solcher Zug von Wien, Pest bezw. Konstantinopel, Salonichi aus täglich in jeder Richtung und mit einer Minimalgeschwindigkeit von 35 km in der Stunde (im ersten

Jahre 30 km) verkehren wird. Endlich müssen sich die Spurweite der neuen Linien, die Betriebseinrichtungen, das Signalwesen und die Zollabfertigung den in Oesterreich-Ungarn üblichen Einrichtungen anschließen.

Ohne in eine Kritik dieser Abmachungen einzugehen, welche bedenklich durchlöchert werden würden, wenn sie von Baron Hirsch mit seinen „wohlerworbenen Rechten“ wirklich durchkreuzt werden könnten, mag nur erwähnt werden, daß die vertragsmäßige Fahrgeschwindigkeit von 35 km in der Stunde ungenügend erscheint, da die neue Orientbahnstrecke von Wien nach Konstantinopel (1694 km) in $48\frac{1}{3}$ Stunden zurückgelegt werden würde, während jetzt der sogenannte Orientexpresszug, welcher seit Juni 1883 zweimal wöchentlich zwischen Paris und Konstantinopel über Wien, Orsowa, Rufschiuf und Varna mit Anschluß der Cloydampfer verkehrt, trotz der fünfzehnstündigen Seefahrt die Strecke von Wien bis Konstantinopel in 50 Stunden durchheilt, demnach eine ungleich größere Geschwindigkeit entwickelt. Die Eisenbahnreise von Wien nach Salonichi (1420 km) würde $40\frac{1}{2}$ Stunden erfordern, während für diese Strecke auf mitteleuropäischen Eisenbahnen nur eine Fahrzeit von etwa 30 Stunden erforderlich wäre. In der Richtung nach Konstantinopel wird an Zeit Nichts erspart werden, zumal die Strecken der Gesellschaft Hirsch eine höhere Fahrtschnelligkeit als von 25 km in der Stunde kaum ertragen.

Die serbischen
Bahnen.

Was für die Türken Baron Hirsch, das war für Serbien Herr Bontour: eine Quelle von Verlusten, Verlegenheiten und Schwierigkeiten, ein Parasit an der wirthschaftlichen Arbeit dieser Völker. Dazu machte es Herr Bontour in Serbien genau so, wie Baron Hirsch in der Türkei. Beide beschafften die erforderlichen Kapitalien durch die Emission von Loosen und verdienten bei dieser Finanzierung viele Millionen. Beide übernahmen den Bau zu übermäßig hohen Preisen und Herr Bontour würde sicherlich auch fernerhin in die Fußtapfen des Baron Hirsch getreten sein, wenn er nicht anderweit gestürzt wäre. Als im Börsenkrach vom Januar 1882 die „Union Generale“ zu Grunde ging, verlor das aufstrebende, arbeitsame, haushälterische, doch im Allgemeinen arme Serbenvolk kostbare Millionen. Eine Zeit lang geriethen die Bahnbauten gänzlich in's Stocken. Erst durch einen Vertrag vom 10. April 1882 mit dem „Comptoir d'Escompte“ in Paris gelang es der in arge Verlegenheit gebrachten serbischen Regierung, einen neuen Unternehmer zu finden, nicht ohne neue bedauerliche Opfer und drückende Bedingungen einzugehen, deren Tragweite für die Entwicklung des jungen Staates noch gar nicht abzusehen ist. Nach dem Urtheil von Sachverständigen war Herrn Bontour für die Bahnbauten ein übermäßig hoher Preis bewilligt worden. Wenn nun die

neue Gesellschaft, welche doch auch ihrerseits und im Hinblick auf die verfahrenere Lage des Geschäftes doppelt verdienen will, ihre Forderungen etwa soviel ermäßigte, als durch den Bankerott des Herrn Bontour in Verlust gerathen war, so wird man ungefähr berechnen können, was der kleine Staat aufzubringen hatte, um sich aus einer, auch für seine innere politische Entwicklung folgensweren Verlegenheit zu ziehen, in welche man ihn von Wien aus durch die Protektion des Herrn Bontour gebracht hatte.

In die bedenklichen Einzelheiten der damaligen Transaktionen zwischen Paris, Wien und Belgrad wird wohl die Oeffentlichkeit über kurz oder lang einmal eindringen. Einige Andeutungen darüber gab ein Wiener Blatt unmittelbar nach der Ausrufung des Fürsten Milan zum Könige von Serbien unter dem Titel: „Bontour, der Königsmacher“ zum Besten. Nachdem die Bedingungen, welche derselbe durch seinen Unterhändler Marquis d'Harcourt geboten hatte, angenommen worden waren, wurden (Neue Wiener Tageblatt 1882, Nr. 66 vom 7. März). „die etwas derangirten Finanzverhältnisse König Milans geordnet und zur Deckung für die Kosten des Eisenbahnbaues der „Union Générale“ Staatsobligationen im Nominalbetrage von einhundert Millionen zugewiesen. Nun hatte Serbien seinen Eisenbahnbau, nun hatte es eine für seine Verhältnisse beträchtliche Staatsschuld und nun war es auch würdig, in die Reihe der europäischen Staaten einzutreten und Fürst Milan hatte alle Bedingungen erfüllt, um Anspruch auf den Königstitel erheben zu können. . . . König Milan ist heute ein Freund Oesterreichs und er verdankt seinen neuen Titel wesentlich der österreichischen Protektion. . . . Aber die finanziell-wirtschaftliche Campaigne Serbiens war nahezu von einem ebenso großen Mißerfolge bedroht, wie sein Feldzug gegen die Türkei im Jahre 1876. Nicht Bontour hat, wie behauptet wurde, durch Serbien Schaden gelitten, wohl aber wurde Serbien durch die Katastrophe der „Union Générale“ in großen Verlust gebracht. Es handelte sich, selbst nachdem durch die Intervention des serbischen Finanzministers verschiedene Summen gerettet worden waren, noch immer um einen Betrag in der Höhe von vierzig Millionen.“

Erst im Spätsommer 1882 wurden die serbischen Bahnbauten von der französischen Unternehmung Vitalis & Co. wieder aufgenommen, zunächst mit unzulänglichen Kräften auf der Hauptlinie Belgrad—Nisch, sowie auf einer Abzweigung derselben nach Semendria an der Donau, später auch auf der weiteren Anschlußstrecke über Nisch hinaus zur türkischen Grenze nach Vranja. Bis gegen Ende Jahres 1884 soll die Linie Belgrad-Nisch fertiggestellt sein und eröffnet

werden. Erst dann wird Serbiens Reichthum an Bau- und Werkholz, an Erzen und Steinkohlen erschlossen, Serbiens bedeutender Export an Schweinen (jährlich $\frac{1}{4}$ Million), Pflaumen, Häuten, Wolle und anderen Erzeugnissen noch weiter entwickelt werden können. Macedoniens Exportartikel, Baumwolle, Tabak, Del und Reis würden dagegen erst die weiteren Bahnanschlüsse in erheblicheren Massen gegen Austausch von Industrie-Erzeugnissen nach dem Norden ziehen.

Die bulgarischen Bahnen.

Schon seit langer Zeit steht die bulgarische Regierung mit dem Baron Hirsch wegen Ankaufs der Bahnlinie Ruffschuk—Varna in Verhandlung. Diese Linie wurde bald nach der Linie Czernawoda—Küstendje, der ersten in den östlichen Balkanländern, in den Jahren 1865 bis 1868 von einer englischen Gesellschaft gebaut und betrieben, bis es dem Baron Hirsch gelang, zuerst einen größeren Theil der Aktien zu erwerben und später den Betrieb der Strecke zu pachten. Wegen seiner übertriebenen Forderungen hat Baron Hirsch bisher den Abschluß der Verhandlungen mit der bulgarischen Regierung verzögert. So behauptet u. A. Baron Hirsch, daß der Bau dieser Bahn 50 Millionen frcs. gekostet habe, während die bulgarische Regierung die Baukosten auf 35 Millionen frcs. berechnet hat. Bulgarien hat sich schließlich erboten, die fragliche Bahn käuflich an sich zu bringen, doch nur zu dem Schätzungspreise einer Sachverständigen-Kommission, welche von einer besonderen, als Schiedsgericht in dieser verwickelten Angelegenheit einzuberufenden Botschafterkonferenz in Konstantinopel zu ernennen wäre.

Neben dem Erwerb der Linie Varna—Ruffschuk plant man in Sofia auf Anregung, im Interesse, ja selbst auf Kosten Rußlands im Anschluß an die russisch-rumänischen Bahnen eine Fortsetzung von Ruffschuk nach Sofia und später nach Vranja im Anschlusse nach Salonichi und dem Meere und zugleich über Sistowa—Gabrowa—Tirnowa eine Verbindung des Balkans mit der Donau und Rußland, wozu die russische Heeresleitung schon im Jahre 1878 die erforderlichen Pläne entworfen und sogar einen Theil des Oberbaues hatte fertig stellen lassen. Außerdem wird auch an dem Ausbau der fehlenden Strecke Schumla—Jamboly der Orientbahnen gedacht, durch welche eine zweite, mit der ungarisch-serbischen konkurrirende gazilizische-rumänische unter Benützung der russischen Bahnen sogar von Oesterreich-Ungarn gänzlich unabhängige Verbindung Deutschlands mit Konstantinopel hergestellt werden würde. Im Vertrage mit der Pforte von 1872 hatte sich Baron Hirsch zum Ausbau der Strecke Jamboli—Schumla verpflichtet und zwar auf Grundlage eines von ihm beigebrachten Projektes auf Kosten der türkischen Regierung. Allein dieses sonderbare Projekt war ein Meisterstück seiner Bahnverlängerungspraktiken zum

Zwecke der Erhöhung des Baugewinnes. Wie eine leider verspätete Nachprüfung des Projektes Hirsch durch Sachverständige ergab, war dasselbe unannehmbar, weil so viele Serpentinien vorgezeichnet waren, daß die Länge der Bahn von 153 auf 217 km erhöht worden wäre. Im Interesse des lokalen wie des internationalen Verkehrs mußte von dem Projekt des Baron Hirsch Abstand und an dessen Stelle die direkte, der Küste nicht nahekommende, nach allen Richtungen hin zweckmäßigere, wenn auch kostspieligere Linie in Aussicht genommen werden, für welche die türkische Regierung eine Erhöhung des Kilometerbaupreises zu gewähren bereit war. Leider blieben damals die Verhandlungen ergebnislos, da der russische Krieg dazwischentrat.

Alle diese Pläne, welche durchaus ernst zu nehmen sind, da in der Person des Spekulanten Poljakoff (Pollak), eines Schwagers des Baron Hirsch, hinreichende Kapitalkraft dahinter steckt, entsprechen russischen Wünschen und Interessen und scheinen den Bau der eigentlichen Orientbahnanschlüsse Jchtiman—Sofia—Taribrod, wozu Bulgarien im Interesse Mitteleuropas durch den Berliner Frieden verpflichtet wurde, in den Hintergrund zu drängen. In spezifisch bulgarischem Interesse liegt vorerst nur die Herstellung einiger Sekundärbahnen vom nördlichen Fuße des Balkan durch die Hauptthäler nach der Donau.

Zu Gunsten Cisleithaniens war bei der Konzessionierung der türkischen Bahnen der Anschluß derselben nicht an das ungarische, sondern an das österreichische Eisenbahnnetz in der Richtung nach Bosnien geplant worden und in der That wurde zur Herstellung dieses Anschlusses mitten im Binnenland die isolirte Strecke Banjaluka—Tovi erbaut, einmal um die Oesterreicher zu täuschen, sodann um die billigen Herstellungskosten zu dem hohen Durchschnittskilometerpreis zu verrechnen. Inmitten der handels- und verkehrslosen Gegend ist diese Strecke seit 1873 bei so geringen Einnahmen betrieben worden, daß nicht einmal die Hälfte der Betriebskosten gedeckt werden konnte. Nach der Okkupation Bosniens ging sie in die militärische Verwaltung Oesterreich-Ungarns über und wurde endlich nach langem Widerstreben Ungarns bei Sissef mit dem österreichisch-ungarischen Bahnnetz verbunden. Ende 1883 gedachte die gemeinsame Regierung zunächst aus strategischen Gründen an den weiteren Ausbau des bosnischen Bahnnetzes zu gehen. Nachdem die schmalspurige Linie Brod—Serajewo vollendet worden, soll dieselbe zunächst über Mostar und Metkovich im Narentathal bis zur dalmatinischen Küste nach Ragusa weitergeführt werden, damit die bosnischen Hauptplätze eine Verbindung mit dem Meere erhalten. Ein zweites Projekt hat eine Eisenbahnlinie von der dalmatinischen Grenze bei Knin durch das Annathal über Tovi nach Sissef zum Gegenstand.

Endlich soll auch der alte Plan einer Schienenstraße von Serajewo nach Mitrowiça im Anschluß an die Strecke nach Salonichi, zunächst ebenfalls aus strategischen Gründen, verwirklicht werden. Im Transitverkehr wird diese letztere Linie mit der Hauptlinie über Budapest-Belgrad, welche sich ungleich günstigerer Betriebsverhältnisse erfreut, niemals konkurriren können.

Die rumänischen Bahnen.

Keiner der orientalischen Staaten Europas hat sich auch nur annähernd eines so wohl ausgebauten Eisenbahnnetzes zu erfreuen als Rumänien, wo man überdies bemüht ist, dieses Netz mehr und mehr zu vervollständigen. Rumänien besitzt insgesamt 1460 km Bahnen, mit Ausnahme der Strecke Czernowitz—Jassy in einer Länge von 219 km durchweg Staatsbahnen. In Erkenntniß der wirthschaftlichen Vortheile für die Hebung der nationalen Arbeit, welche sich der fortgeschrittenste Staat der Balkanhalbinsel erfolgreich angelegen sein läßt, will Rumänien den Ausbau seines Staatsbahnnetzes thunlichst beschleunigen und bis 1886 nicht weniger als 300 km Vollbahnen und nahezu 600 km schmalspurige Lokalbahnen mit einem Aufwande von 400 Millionen frcs. fertigstellen. Bewilligt wurden bereits die Strecken Bukarest—Fetesti und Roman—Jaursi im Anschluß an Czernawoda—Küstendje nebst Flügelbahnen nach Kalarasch und Slobozia, geplant werden ferner als Normalspurbahn Bukarest—Czernawoda und als Schmalspurbahnen: 1. Rimnik—Dilcea—Peatra—Corabia (166 km Länge), 2. Titu—Tergowesti (35 km), 3. Iolticeni—Dolpaska (54 km), 4. Piatra—Bacac (55 km), 5. Berlad—Waslin (50 km), 6. Waslin—Jassy (90 km), 7. Docolina—Husch (30 km), 8. Husch—Pruth (15 km), 9. Filiasch—Cirga—Siul (70 km), 10. Golesci—Campulung (60 km), 11. Dorohoi—Laverda (25 km) und 12. Turn—Magurelli—Rusi—de—Vede (45 km).

Welche Opfer Rumänien für den Ausbau seiner Bahnen bereits gebracht hat, geht aus der Thatsache hervor, daß der Staat für denselben in der Zeit vom Jahre 1875—1881 insgesamt 154'480,000 M. zuzuschießen hatte, da dieselben bei einer Gesamtausgabe von 218'750,000 Mark nur eine Gesamteinnahme von 67'270,000 Mark ergaben. Rumäniens Volkswirthschaft ist indessen dabei gut gefahren.

Die griechischen Bahnen.

Bis zum Jahre 1883 besaß Griechenland nur die Verbindungsbahn zwischen Athen und dem Piräus in einer Länge von 8 km. Inzwischen ist ein Eisenbahnnetz von nahezu 1000 km in Angriff genommen worden. Dasselbe umfaßt u. A. die Linien auf dem Peloponnes, zunächst Piräus—Eleusis—Korinth—Patras und Korinth—Nauplia, etwa 400 km, von der Hellenischen Kreditbank und einer Baugesellschaft für 67,000 frcs. Gold per km, wovon ein Viertel Staats-

zuschuß, bei 1 m Spurweite bis 1884 betriebsfähig herzustellen und auszurüsten. Wichtiger und vorgeschrittener ist der von einer französisch-griechischen Gesellschaft unternommene und bis Ende 1883 fertiggestellte Bau einer normalspurigen Bahn von Volo in die fruchtbare thessalische Ebene nach Larissa, von wo dieselbe später über Trikala auf türkischem Gebiet durch das fruchtbare Epirus nach Avlona, dem alten Appollonia, als illyrische Querbahn, im Anschluß an die Schifffahrtslinien nach Brindisi und Otranto weitergeführt werden soll. In Larissa wird diese Querbahn von der geplanten großen Südnordbahn Athen—Theben—Lamia—Pharsala—Larissa—Platamona gekreuzt werden. Später soll von Platamona aus nördlich die Lücke nach Salonichi, sowie von Volo aus südlich die Lücke nach Athen ausgebaut werden. Noch im Laufe dieses Jahrzehnts hofft man griechischerseits Piräus—Athen mit der Orientbahn Wien—Salonichi verbunden und hiemit die aufstrebende Hauptstadt nicht nur zum Mittelpunkt des griechischen Waarenhandels, sondern auch an Stelle Brindisi's zum Hauptverkehrspunkt zwischen Europa und dem überseeischen Orient erhoben zu haben.

Wie seit Jahrtausenden, so vermitteln noch jetzt in Vorderasien, wo es an schiffbaren Flüssen fehlt, wo selbst Euphrat und Tigris nur in ihrem unteren Laufe schiffbar sind, auf uralten Karawanenstraßen die bekannten Lastthiere, namentlich Kameele, aber auch Pferde und Esel, den interkontinentalen Waarenverkehr zwischen der See und dem Innern. Von fast allen Hafenplätzen Vorderasiens nehmen die Karawanenstraßen ihren Ausgangspunkt und zwar im Anschluß an die daselbst landenden Dampfer oder Segler, um gewisse Stapelplätze im Innern zu erreichen, wo sich die Wege dann verzweigen. Zu den befahrensten Karawanenstraßen gehören diejenigen von Mascher (Endpunkt der nördlichen von Smyrna in's Binnenland führenden Eisenbahnen) nach Kudahia mit einem Verkehr von jährlich 50,000 Kameelen, Ismidt-Bejbasar mit einem Verkehr von 18,000 Kameelen, Brussa-Eskischehr mit einem Verkehr von 12,000, Aleppo-Diarbekir mit einem Verkehr von 8000 Kameelen jährlich. Ferner gehen regelmässige Karawanen von Mersina (mit starker Südfrüchtlenausfuhr), Adalia (Baumwolleneypport) im Süden und von Bartan, Jneboli, Samsun und Trapezunt im Norden nach dem Innern Kleinasiens. Zu den Hauptstapelplätzen und Kreuzungspunkten der Karawanenwege gehören Eskischer, Bejbasar, Angora und Kaisarich. Zwei Kara-

Vorderasiens
Verkehrs-
wege.

wanenwege gehen weit über Kleinasien hinaus. Vom schwarzen Meer aus, von Kiresun oder Trapezunt über Erzerum, die nordpersische Karawane nach Täbris und Teheran und an der südlichen Küste von Alexandrette—Aleppo aus die südpersische Karawane nach Bagdad, entweder über Diarbekir und Mosul im Tigristhal mit einem Jahresverkehr von 8000 Kameelen, oder schon von Damaskus aus über Palmyra durch die Wüste nach Deir und von da auf dem Gebirgsrande des Euphratthales mit einem Jahresverkehr von 1200 Kameelen.

Naturgemäß ist diese Art der Beförderung, zumal nur auf den kürzeren und belebteren Strecken die Saumpfade durch den Karavanenverkehr zu Straßen erweitert worden sind, umständlich, langwierig und kostspielig. Bei längeren Reisen beträgt die Tragfähigkeit der Kameele höchstens 175 kg, welche sie täglich um 30 km, in der Wüste um 25 km weiter befördern. Unbestimmt ist die Dauer dieser Beförderung namentlich wenn der Weg unsicher, eine gewisse Stärke der Karawane oder gar militärische Bedeckung nothwendig ist, wie z. B. auf der Strecke zwischen Damaskus und Bagdad, deren 1050 km in sechs Wochen zurückgelegt werden. Im Durchschnitt stellt sich der mittlere Beförderungspreis in Vorderasien auf 1 M. für den Tonnenkilometer. In der Regel wird die Beförderung von besonderen Spediteuren auf eigene Rechnung und Gefahr übernommen; sie mietten die Tragthiere und erlegen für die empfangenen Waaren eine entsprechende Bürgschaft. Diese Speditionsthätigkeit ist ziemlich entwickelt und beschäftigt einen beträchtlichen Theil der Bevölkerung.

Alljährlich sendet der Sultan unter starkem Geleite ein kostbares Geschenk nach Mekka, an welches sich eine zahlreiche Pilgerkarawane anzuschließen pflegt. Dieselbe geht von Ismid aus, nimmt ihren Weg schräg durch Kleinasien nach Aleppo und von da über Damaskus nach Mekka. Diese Pilgerkarawane hat jenen wirthschaftspolitischen Charakter, auf welchen der deutsche Generalpostmeister Dr. Stephan in seinem Werke: „Das heutige Egypten“ aufmerksam gemacht hat. Vielerlei ist den Pilgern verboten, nur nicht das Handeltreiben. Und so nehmen denn die Pilger afrikanische und europäische Erzeugnisse mit nach Mekka und tauschen sie dort ein gegen Kaffee, Straußenseiden, Datteln, Essenzen, Salben, Seidenstoffe, Musseline 2c. Unterwegs verkaufen sie an die Beduinen Baumwollenkastans, Leinenthemden, Leibbinden, Mäntel, Kopfstücker, Scheeren, Messer, Tabak und tauschen dafür ein Gerste, Kameelfutter, Palmstücke, Obst, Hammel, Eier, Geflügel 2c. Mekka war von Alters her — schon vor Mohammed — ein großer Handels- und Verkehrsplatz. Mohammed organisirte den Wandertrieb der Araber und benützte dabei ihre Lust zum Feilschen und Handeln.

Gegenwärtig haben allerdings, namentlich was Egypten anbelangt, nach Herstellung geregelter Handelsverbindungen die großen Pilgerkarawanen bei Weitem nicht mehr die handelspolitische Bedeutung von ehemals. Die meisten Mekkapilger benützen jetzt den Seeweg über Djeddah, wo im letzten Jahrzehnt zwischen 30 000 und 40 000 Pilger jährlich eintrafen.

Zu den Orientbahnen im weiteren Sinne gehören zunächst die türkisch-asiatischen Projekte, wie sie seit mehr als zehn Jahren mehrfach und mannigfaltig, zukunftsverheißend und dennoch vorerst aussichtslos aufgestellt und erörtert worden sind.

Türkisch-
asiatische
Bahnen.

Irgend ein deutscher Fürst soll einmal, als er von den Wundern der neuen Verkehrskraft erzählen hörte, gesagt haben: „Ich will für mein Land eine Eisenbahn haben und wenn sie hundert Thaler kosten sollte.“ So ähnlich dachte und befahl Sultan Abdul Aziz im Sommer 1872; er verkündete seinen festen Willen, die Linie Ismid—Bagdad auf eigene Kosten bauen lassen zu wollen, er beauftragte alsbald seine Privatarchitekten mit der Ausführung seines Willens und bestimmte dafür zugleich allmonatlich eine Summe, welche, wenn sie überhaupt gezahlt worden wäre, kaum hingereicht hätte, um die Bahn innerhalb eines halben Jahrhunderts fertigzustellen. In der That gehorchte man damals dem Befehle des Sultans, jenseit Ismid wurden für Bauarbeiten 240 000 Pfd. verausgabt, aber fertiggestellt ward nicht ein Kilometer fahrbarer Bahn. In Betrieb standen Ende 1885 — von englischen Gesellschaften erbaut — nur die Linien Skutari—Ismid (91 km), Smyrna—Mascher (174 km), und Smyrna—Uidin—Sarykői (230 km).

Schon damals hatte man in Stambul hochfliegende Pläne in Bezug auf den Ausbau der kleinasiatisch-persischen Eisenbahnen, sei es in wirklicher Erkenntniß des Werthes derselben, sei es nur, um den gesunkenen Kredit des Osmanenreiches bei dem europäischen Kapital dadurch zu erhöhen. Auf Veranlassung der türkischen Regierung entwarf Wilhelm Pressel in den Jahren 1872 und 1873 ein ganz Türkisch-Asien umfassendes Eisenbahnnetz in einer Gesamtlänge von 5000 km auf Grund ernsthafter Vorarbeiten. In umfassenden, werthvollen Berichten an die türkische Regierung hat Pressel als Generaldirektor der türkischen Eisenbahnen in Asien unter Heranziehung aller in Betracht kommenden Kultur- und Wirthschaftsverhältnisse den ziffernmäßigen Nachweis über die Rentabilität des weitausschauenden Unternehmens gegeben, wobei er sich mit großer Entschiedenheit für die schmalspurige Anlage desselben aussprach. Bei einem Baupreis von durchschnittlich 230 000 Fres. pro Kilometer für eine Spurweite von 1,44 m sollen sich nach Pressel die Kosten dieser Eisenbahnen

auf 11,5 Milliarden, bei einem Anlagepreis pro Kilometer für eine Spurweite von 1,10 m dagegen nur auf 4,5 Milliarden Francs stellen bei einer Bauzeit von 10 oder 6 Jahren für das Gesamtnetz. Je nach Annahme der Normal- oder Schmalspur veranschlagt Pressel die Eisenbahnschuld der asiatischen Türkei nach fünfundzwanzigjähriger Betriebszeit bei zwölfprozentiger Verzinsung auf 8,8 oder 2,5 Milliarden Francs.

Pressel hatte damals den Bau folgender Linien in Aussicht genommen und technisch festgestellt:

I. Anatolische Linien.

- 1) Skutari—Isnid—Ezfe—Eskischer—Angora.
- 2) Mudamia—Brussa—Eskischehr.
- 3) Eskischer—Kutahia—Karahissar—Konja.
- 4) Samsun—Amasia—Tofat—Sivas event. Sivas—Kaisarieh—Aksaray—Konja und Aksaray—Adje—Adana (über das Taurus-Gebirge).

II. Syrisch-mesopotamische Linien.

- 1) Tripolis—Homs—Hamah—Aleppo—Antab.
- 2) Suedieh—Antiochia—Aleppo.
- 3) Alexandrette—Bailan—Djerilis—Antab.

III. Kurdisch-mesopotamische Linien.

- 1) Biredjif—Urfa—Diarbeker—Mardin.
- 2) Urfa—Mardi (direkt).
- 3) Mardin—Mosul—Erbil—Kerkuk—Deli-Abbas—Bagdad.

Dagegen erklärte sich Pressel gegen den Bau einer Euphratlinie (Homs—Palmyra—Deir—Ana—Hit—Teludja—Bagdad) aus technischen und finanziellen Gründen.

In einem an Boden- und Naturschätzen so reichen, an Wasserstraßen so armen Lande, wie es namentlich Anatolien ist, erscheinen nun wohl Eisenbahnen an und für sich erwünscht und erforderlich. Allein Pressel, der vorsichtige und landeskundige Volkswirth, versprach sich von der Verwirklichung dieser Pläne nur dann Gewinn und Erfolg, wenn sie nicht als internationale Weltbahnen, sondern vorerst als bloße Lokalbahnen und in Verbindung mit der Wiederbelebung der Bodenkultur angelegt werden. Davon hat man indes in Konstantinopel nichts wissen wollen und in den letzten Jahren theilweise aus strategischen Rücksichten anderweite Pläne, namentlich für die Anlage einer Euphratbahn, begünstigt und erörtert, ohne indes zu irgend welchem Ergebniß gelangt zu sein, da den Forderungen der unternehmungslustigen Finanz-

gruppen auf staatliche Zinsengarantien u. dgl. nicht entsprochen werden wollte oder konnte.

Schon in den dreißiger Jahren ist von England aus, wo man an der Verbesserung und Verkürzung des direkten Weges nach Indien unmittelbares Interesse bethätigte, das Projekt einer Euphratbahn nach Bagdad aufgeworfen und seither wiederholt erörtert worden. Bisher bedurfte die englisch-indische Ueberlandpost, deren Verkehr sich im Jahre 1880 auf über 30 000 Pakete belief, für den Weg von London nach Bombay über Brindisi einen Zeitraum von 18—21 Tagen. Nach Eröffnung der Eisenbahn Wien—Salonichi würde sie zwei Tage sparen und nach Fertigstellung der Euphratbahn die ganze Strecke in etwa 12 Tagen zurückzulegen im Stande sein. In England erkannte man wohl alle die hieraus hervorgehenden politischen, militärischen und wirtschaftlichen Vortheile, gelangte indessen zu keinem Ergebnis. Ursprünglich projektierte man die Euphratbahn von Alexandrette aus nach Aleppo an den Euphrat etwa bei Bali, von da thalwärts nach Bagdad und dann stromabwärts per Dampfschiff nach Bassorah am persischen Golf, von wo aus von der englischen „Euphrates and Tigris Company“ mit zwei Dampfern (neben den türkischen Regierungsdampfern für den Lokalverkehr) ein regelmäßiger subventionirter Dampferdienst mit Indien nach Karratschi schon lange unterhalten wird. Später dachte man an eine kleine Euphratbahn von Alexandrette über Aleppo bis an den Euphrat unter Einrichtung einer Dampfschiffahrt auf demselben, wovon indeß bald wegen der ungünstigen Stromverhältnisse Abstand genommen werden mußte. Euphrat und Tigris sind in ihrem Oberlauf für Schiffe unfahrbar, da in Folge der starken Geschiebebewegung sich fortwährend Untiefen bilden und überdies beide Ströme durch zahlreiche Felsengpässe führen. Nur auf dem oberen Tigris zwischen Mossul, der einst berühmten Stadt der Mouffeline, und Bagdad verkehren thalabwärts die sog. Kelleks, eigenartige flöße auf Schläuchen, welch' Letztere durch Tragthiere aufwärts zu Lande rückbefördert werden, worüber auch Nolte, welcher selbst die gefahrvolle Fahrt auf einem solchen Kellek gemacht hat, in seinen Briefen aus der Türkei von 1835—1839 berichtet hat. Im Frühjahr 1882 bewarb sich außer einer französischen Gesellschaft ein Berliner Bankhaus (Bleichröder) um die Konzession zur Euphratbahn von Skutari nach Bagdad, trat aber bald wieder zurück, nachdem ihm die finanziellen und spekulativen Transaktionen (in Länder- und Minenerwerbungen 2c.) nicht genügend raschen und großen Gewinn verhießen. Auch hatte man in Stambul damals wohl allzugroßes Gewicht auf die strategisch günstigste Führung der Bahn gelegt. Inmitten der egyptischen Wirren wurde das Projekt auch im englischen Oberhause

Die indische
Ueberland-
bahn.

wieder zur Sprache gebracht, und obschon der Staatssekretär der Kolonien, Earl Kimberley, anerkannte, daß diese Angelegenheit von allerhöchstem Interesse sei, erklärte er doch zugleich, daß die Regierung ebensowenig wie früher in der Lage sei, einer Privatgesellschaft zum Bau der Bahn die erforderlichen finanziellen Garantien zu gewähren. Angesichts des hohen Kostenaufwandes von 10 Millionen Pfd. Sterling meinte er, daß das Projekt vorerst auf sich beruhen bleiben werde und Lord Derby stimmte ihm zu, indem er sagte, England sei entschlossen, den Suez-Kanal gegen alle Angriffe zu vertheidigen, es würde daher das praktischste sein, den Suez-Kanal zu erweitern. Das Euphratbahnprojekt möge in der Zukunft praktisch werden, sei es aber nicht in der Gegenwart. Alles Material über Englands Stellung zur Euphratbahn hat der erste Befürworter derselben, Sir William Andrew im Jahre 1882 in einem Werke u. d. Titel »The Euphrates Valley Route to India, in connection with the Central Asian and Egyptian Questions« veröffentlicht.

Auf Grund der Untersuchungen und Gutachten Pressel's ist indessen die Euphratbahn in technischer wie wirthschaftlicher Hinsicht als ein Unding zu bezeichnen, da sie durch eine Wüste von 1200 km Länge führen würde und im Euphratthal selbst in steinloser Gegend die vielfachen Krümmungen des Stromes zu überbrücken oder zu umgehen hätte. Wollen die Engländer wirklich einmal zum Bau einer türkisch-indischen Ueberlandbahn schreiten, im Anschluß an Konstantinopel und den Bosphorus, dessen Ueberbrückung den Fortschritten der modernen Technik keine besonderen Schwierigkeiten mehr bereitet, so werden sie gut thun, was bereits mehrfach geschehen, den wohldurchdachten Plänen Pressel's nachzugehen und entweder die kleinasiatisch-mesopotamisch-perfische mit 2774 km, die längere, oder die kleinasiatisch-armenisch-perfische mit 2280 km, die kürzere Linie, zur Ausführung zu bringen. Erstere wurde im Jahre 1872/73 unter Pressel's Oberleitung bis Kifri—Bagdad genauer festgestellt, worüber Schweiger-Lerchenfeld in einem Ergänzungsheft zu Petermann's Mittheilungen unter dem Titel: „Ingenieur Josef Cernik's technische Studienexpedition durch die Gebiete des Euphrat und Tigris“ des Näheren berichtet hat; sie geht von Skutari—Jsmid aus über Eskischer, Karahissar, Konja und Adana nach Biredschik, von wo aus eine Seitenlinie über Aleppo zum Mittelmeer abzweigt, und berührt alsdann Urfa (40 000 Einw.), Süwerek (6 000 Einw.), Diarbekr (40 000 Einw.), Göklüköj—Mardin (18 000 Einw.), Nisibin, Feyschhabur (mit großen Kohlenlagern), Mosul (bedeutende Handelsstadt, 50 000 Einw., einst berühmt durch ihre „Musseline“, Fellerport), mit Ueberbrückung des Zarb, genau da, wo die

Kriegsbrücke Darius Kodomannus 3. J. der Schlacht von Gaugamela stand, Kerfuk (15 000 Einw.), Kifri (von hier Abzweigung nach Bagdad mit 50 000 Einw. in einer Länge von 207 km), Kirmanscha, Hamad, Teheran. Die kürzere armenische Linie würde bei Eskischer abzuweichen, über Siwas und Erzerum große Schwierigkeiten zu überwinden haben, von der persischen Grenze bei Bajazid indeß leicht die alte Karawanenstrafe über Täbris nach Teheran verfolgen können. In diese Linie würde die Verlängerung der bereits fertig gestellten Bahn Moskau—Wladikawkas über Tiflis zu münden haben. Von der Hauptstadt Persiens an beginnen für die Fortsetzung nach Indien nun erst die größten Schwierigkeiten; denn es gilt die alte Königstraße am Nordrande der großen persischen Salzsteppe nach Mesched zu verfolgen und von dort aus über hohe Pässe, durch unwirthliche Gegenden und aufgeregte Völkerschaften, über Herat—Kabul—Peschawer oder Herat—Kandahar—Schikarpur den Anschluß an das indische Eisenbahnnetz zu erreichen, was vorerst kaum ausführbar erscheint.

Bei dem steten Vordringen der Russen auf neuen Eisenbahnen bis tief in das Innere Asiens, wo sie den englischen Handel mehr und mehr zurückdrängen, Angesichts ihrer neuesten Linie von der Ostseite des Kaspisees nach Kirzil—Arvat, welche bis Afschabad verlängert werden soll, mit Rücksicht auf die ausgesprochene Absicht der Russen, sich Indien zu nähern, wird England — auch im Besitze des Suezkanals und des Seeweges — darauf bedacht sein müssen, sich innerhalb eines wichtigen Gebietes seiner Interessenpolitik, in Vorderasien, eine allen Verkehrsanforderungen entsprechende Ueberlandeseisenbahn für den Personen-, Post- und Eilgutverkehr zu sichern und so das indische Eisenbahnnetz in einem Umfange von 15 000 km mit dem europäischen zu verbinden.

Mit den Verkehrswegen ist es in Persien überaus schlecht bestellt. Schwer zugänglich und fast ohne Wasserstraßen hat Persien seine Landwege vollends verwahrlosen lassen. Nur auf der Straße von Kaswin nach Teheran können Wagen verkehren. Im Uebrigen sind Pferde, Maulthiere, Esel und Kameele auf oft schwierigen Bergpfaden die langsamen Träger des Verkehrs.

Mit Europa steht Persien von Norden und Süden her durch vier Handelsstraßen in Verbindung, von Norden her durch die Kaukasusbahn über Baku und dem Kaspische Meer, ferner auf dem Karawanenwege über Trapezunt; von Süden her über Bagdad, Kirmanshah, Hamadan, Teheran und über Bushire, Schiras, Ispahan. Die nördlichen Wege sind die belebteren und werden meist von den persischen und armenischen Kaufleuten in Konstantinopel benutzt, welche den Handel mit Persien zum großen Theil an sich gebracht und in Marseille

und Manchester einerseits, wie in Trapezunt und Täbris andererseits eigene Häuser errichtet haben, wie denn Konstantinopel selbst bisher der Hauptstapelplatz für den Handel zwischen Persien und Europa geblieben ist. In Konstantinopel werden die für Persien bestimmten Waaren in kleine Kollis von 1—2 Zentnern verpackt und zum größten Theil nach Trapezunt geschafft, wo sie auf Maulthieren, Pferden oder auch Kameelen weiter befördert werden. Den beschwerlichen Weg zwischen Trapezunt und Täbris über Erzerum legen die Karawanen des Sommers in 45, des Winters in 60 Tagen zurück. Auch nach Eröffnung der Kaukasusbahn Batum—Baku mit dem Anschluß der russischen Dampferverbindungen auf dem Kaspischen Meere nach Rescht—Teheran wird die alte, langwierige und kostspielige Karawanenstraße noch benützt bleiben, da Rußland dem Transitverkehr nach Persien allerlei Chikanen bereitet und Mitte 1883 zu Gunsten seines Exports nach Persien sogar die Aufhebung des zollfreien Transit Handels in den kaukasischen Häfen angeordnet hat. Schon in einem Bericht der österreichisch-ungarischen Gesandtschaft zu Teheran an das auswärtige Amt in Wien vom Jahre 1881 wurde betont, wie sehr die fremden Handelsleute bei dem Transit ihrer Waaren durch die kaukasischen Gebietsheile Rußlands fortwährenden Behelligungen und Geldstrafen ausgesetzt seien, so „daß bald Niemand mehr auf dem gedachten Wege Waaren nach Persien kommen oder von dort nach Europa abgehen lassen werde.“ Auf die zahlreichen Beschwerden der Interessenten verwies das österreichische Handelsministerium unterm 29. Oktober 1881 auf den Vorschlag des österreichischen Gesandten in Teheran, bei der früheren, von Trapezunt über Erzerum und Bajazid nach Täbris führenden Karawanenstraße zu bleiben, welche allerdings in einer Gesamtlänge von über 1000 km konkurrenzfähig werden könnte, wenn sie einer Rekonstruktion unterzogen werden würde oder noch besser, wenn das der Pforte von Pressel längst empfohlene Projekt einer Schmalspurbahn Tripolis—Günüşchhane—Erzerum—Bajazid zur Ausführung gelangte.

Im Frühjahr 1882 soll zwischen Rußland und Persien ein förmlicher Eisenbahnvertrag abgeschlossen worden sein, in welchem Persien sich verpflichtete, mit Unterstützung Rußlands durch Lieferung von Bau- und Betriebsmaterial und mit Hilfe der früheren Kaukasusbahnarbeiter eine Eisenbahn von Rescht—Enfeli am Kaspischen Meer nach Teheran zu bauen, während Rußland sich anheischig machte, eine Eisenbahn von Tiflis über Erivan und Natschitschewan nach dem russisch-persischen Grenzorte Djulfa herzustellen, welche dann von der persischen Regierung mittels russischen Geldes über Tauris nach Teheran weitergeführt werden soll. Vorher wird sich der Schah allerdings mit

dem Baron Reuter auseinanderzusetzen haben, welchem schon Mitte der siebziger Jahre für die Strecke Rescht—Teheran eine Konzession mit ausgedehnten Privilegien bewilligt wurde. Reuter hatte bereits mit den Bahnbauten begonnen, als er mit dem Schah in Streit gerieth und davon abstehen mußte. Die Durchführung dieser Eisenbahnprojekte würde dem persischen Ein- und Ausfuhrhandel noch in weit höherem Grade, als es jetzt schon der Fall, auf den Weg über Rußland hinweisen und Letzterem außerdem einen direkten und ununterbrochenen Schienenweg in das Herz Vorderasiens eröffnen, nachdem die projectirte Linie von Wladikawkas, dem Endpunkte des russischen Eisenbahnnetzes, nach Tiflis dem Betriebe übergeben worden sein wird. Alsdann wird Rußland die wirtschaftliche Umarmung und Unterwerfung Persiens von Norden her durchgeführt haben.

Inzwischen ist das Projekt einer transpersischen Bahn von Buschir am persischen Meerbusen nach Rescht am kaspischen Meer, welches schon im Jahre 1867 erörtert worden, in Vergessenheit gerathen, obschon die Engländer alle Ursache hätten, auf dieses Projekt Angesichts des russischen Vordringens zurückzukommen, um dem mächtigen Konkurrenten von dem eigentlichen Hafen Persiens aus erfolgreich entgegenzutreten zu können. Wesentlich die schlechten Straßen von dem persischen Meerbusen nach dem Innern und der Hauptstadt des Landes (die Straße nach Schiras führt über sechs Pässe, darunter über zwei von 7000 Fuß Höhe!) haben die englisch-europäische Einfuhr nach Persien zurückgedrängt und der russischen Konkurrenz, welche die Kaukasusbahn, die Wolga- und Kaspisdampfer und die besseren nordpersischen Wege benutzen kann, so großen Vorschub geleistet. Zum Mindesten sollte von Mohammera aus der schiffbare Karunfluß für den Verkehr nutzbar gemacht werden. Als Mittelpunkt der fruchtbaren Ebene Mesopotamiens, welche unter geordneten Verhältnissen und bei besserer Bodenbestellung, namentlich Baumwolle, Zuckerrohr, Sesam, Opium, Krappwurzel, Saffran und Getreide in großen Mengen ausführen könnte, würde dann auch Bagdad wieder auf bessere Zeiten hoffen. Von 1866 bis 1875 stieg Bagdad's Einfuhr von 3 auf 7 Millionen Mark, wovon die Hälfte aus Persien, die Hälfte aus Indien und Europa. Bis Beludschistan hin ist die ganze Gegend in hohem Grade handels- und verkehrsentwicklungsfähig. Von Bagdad aus geht ein englischer Kurier halbmonatlich zu Dromedar durch die Wüste nach Damaskus, wozu er im Sommer gegen 10, im Winter 16 Tage gebraucht — der rascheste, wenn auch nicht sicherste Vermittler der Post nach Europa. Ein anderer englischer Postbote verkehrt zwischen Bagdad und Teheran zu Fuß, wozu er 40 Tage aufwenden muß, während türkische Posten nach Konstantinopel gehen.

Russische
Wege nach
Mittelasien.

Seit Mitte 1885 ist Rußland bemüht, an Stelle der weiten und umständlichen Landstraße nach Afghanistan über Drenburg nach Taschkend sich einen zweckmäßigen Weg zu schaffen, welcher wolgaabwärts über das kaspische Meer und von dessen nordöstlicher Bucht Mertwi — Kultuf in einer Länge von 450 km unter guten Verhältnissen nach Kungrad an der Amu-Darja, dem größten Strom Mittelasiens, führt, welcher von da bis über Bokhara hinaus auch für größere Fahrzeuge schiffbar ist. An Stelle von Taschkend soll Kungrad zum Sitz der Gouverneurs von Turkestan erhoben werden. Alsdann dürfte auch ein älteres Projekt wieder aufgenommen und das kaspische Meer mit der Amu-Darja in Verbindung gebracht werden, doch nicht durch die direkte Ableitung derselben, welche sich unausführbar gezeigt, sondern durch Verbindung der zwischen dem kaspischen Meer und dem Uralsee gelegenen zahlreichen kleinen Seen vermitteltst eines Kanals, wodurch die Amu-Darja, welche in den Uralsee mündet, auch vom kaspischen Meer aus befahren werden könnte. Vielleicht hofft man russischerseits auf diesem Strome die englische Konkurrenz zurückzudrängen, welche seit dem siegreichen Feldzug der Engländer in Afghanistan, durch welches Khanat die Straßen von Indien nach Khiwa, Bokhara und Chokand wie nach dem russischen Turkestan führen, einen gewaltigen Aufschwung genommen hat und durch häufige Karawanen aus Indien nicht nur Turkestan, sondern auch die südlichen Provinzen Sibiriens mit Waaren versorgt. Auch auf der oberen Amu-Darja sollen englische Dampfschiffe unter afghanischer Flagge fahren und von Balkh aus einige Städte Mittel-Asiens mit europäischen Waaren versorgen. Schon wiederholt hat sich mit Hinweis hierauf die Moskauer Kaufmannschaft an die russische Regierung mit dem Ansuchen gewendet, die zunehmende Einfuhr englisch-indischer Waaren über die Amu-Darja nach Turkestan mit einem besonderen Zoll zu belegen und zu diesem Zweck in jenen weiten dünnbevölkerten Gegenden eine Zollgrenze zu errichten, was indessen fast unausführbar erscheint. Mitte 1882 wurden russischerseits für die Grenzen der mittelasiatischen Khanate alle englisch-indischen Waaren, ausgenommen Thee, Mouffelingewebe, Indigofarbe, sodann französische, andere europäische, persische und türkische Waaren als Importwaaren verboten.

Indisch-
russische
Bahnprojekte.

Nach den ägyptischen Wirren von 1882 tauchten statt der türkisch-indischen russisch-indische Eisenbahnprojekte auf. Indische Blätter meldeten, daß England und Rußland verhandelten, um gemeinsam eine Eisenbahn durch Mittelasien zur Verbindung Indiens mit Rußland und dem Europäischen Kontinent herzustellen. Zwei Linien wurden als aussichtsvolle bezeichnet. Neu war der russische Vorschlag, wegen günstiger Bodengestaltung und dichter Bevölkerung die Linie von dem

indischen Peshawar aus nach dem afghanistanischen Balkh über Bokhara nach Taschkend zum Anschluß an das dorthin erst noch zu führende russische Eisenbahnnetz zu lenken. Bekanntter war das von englisch-indischer Seite dagegen befürwortete Projekt, die neue indisch-russische Verbindungsbahn von Peshawar aus über Herat und Merw und mit Benutzung der unlängst fertiggestellten Linie Geok-Tepe—Krasnowodsk zum Kaspischen Meer zu führen, im Anschluß an die Dampfschiffahrt hinüber zu der neuen Kaukasusbahn Baku—Tiflis—Poti nach dem Schwarzen Meere oder von Tiflis ab über den Darielpaß, dessen Ueberschienung nach großen Schwierigkeiten der Vollendung entgegengeht, nach Wladikawkas, dem Endpunkte des russischen Eisenbahnnetzes. Die erstere Linie würde mehr den russischen, die letztere mehr den englischen Verkehrsinteressen in Mittelasien entsprechen, weshalb eine Vereinbarung der beiden Mächte darüber so bald nicht in Aussicht steht.

In dem großen Kampfe Rußlands und Englands um das wirthschaftspolitische Uebergewicht in Mittel-Asien bedeuten alle diese Bahnen und Pläne ebenso viele verkehrsstrategische Thaten und Absichten. Je mehr die Vorposten beider Mächte in das Innere dringen, je weiter sich England von dem ihm so vortheilhaften Seewege entfernen muß, je rascher sich Rußland die Fortschritte des modernen Verkehrs zu Lande zu Nutzen macht, desto ungünstiger scheinen sich die Aussichten für England und desto glücklicher die Verhältnisse für Rußland zu gestalten.

Zu den wichtigsten interkontinentalen Eisenbahnen wird ferner in Zukunft die großartige Linie zählen, welche China mit Rußland und Europa verbindet. Lange schon plant und arbeitet man in Rußland daran. Rußlands projektirte Eisenbahnlinien für Süd-Sibirien deuten stets auf das letzte fernste Ziel. Alle Projekte gehen von Nischni-Nowgorod aus und führen über Kasan durch den Ural nach Tjumen, früher mit Berührung von Perm und Katharinenburg, jetzt direkt über Jelabuga geplant, und alle Projekte haben die Fortführung dieser Linie über Omsk, Tomsk und Irkutsk nach Kiachta im Auge, wo die große chinesische Karawanenstraße von Peking ausläuft, wo zugleich eine Abzweigung an den stillen Ozean zur russischen Flottenstation Wladiwostock gedacht wird. Vor einigen Jahren hat man russischerseits hiesfür erfolglos die Franzosen zu begeistern versucht und ihnen eine Weltlinie Paris—Peking als mächtige Nebenbuhlerin der anderen Weltlinie London—Kalkutta verheißen — beiläufig im Gegensatze zu den Vorschlägen Richthofen's, wonach bei Semipalatinsk die russisch-chinesische Bahnverbindung über Hsi-ngan fu, die große Hauptstadt des kohlreichen nordwestlichen China mit einer Million Einwohner, nach Hankau und Shanghai abzuzweigen sein sollte, letztere Linie zugleich als chinesische

Trans-
asiatische
Zukunftsbahnen.

Zentralbahn, welche freilich ihrerseits in allerfernster Zukunft schwebt. Uebrigens wurde Semipalatinsk vor einigen Jahren von Seiten der russischen Regierung als Ausgangspunkt und die Richthofen'sche Linie als neuere kürzere Straße für den Karawanenverkehr nach China untersucht und bewährt befunden. Vorerst vollzieht sich der russisch-chinesische Waarenverkehr fast ausschließlich über Kiachta; er wurde in den sechsziger Jahren auf 100 Millionen Mark jährlich geschätzt, abgesehen von dem Karawanenhandel nach Zentral-Asien. Vorerst will man in Rußland unter Benutzung einiger Zuflüsse des Ob und Jenissei diese beiden Ströme durch einen Kanal verbinden und so eine Wasserstraße vom Tobol bis zum Baikäl nach Kiachta und China herstellen, welche noch auf längere Zeit dem Verkehr genügen dürfte.



Bur See.

Das Mittelmeer. — Zur Entwicklung Triests. — Zur Aufhebung des Freihafens Triest. — Der „Oesterreichisch-Ungarische Lloyd“. — Die österreichisch-ungarischen Differenzialzölle. — Oesterreichische Schiffahrtslinien nach dem Westen. — Ungarn und Genua. — Deutschland und Triest. — Triests Ueberlandwege. — Die Gotthardbahn. — Deutschland und Genua. — Die französische Konkurrenz. — Neue Alpenbahnen. — Der direkte Seeweg. — Der Suezkanal. — Die Bedeutung des Suezkanals. — England und der Suezkanal. — Das Rother Meer. — Europa und der Seeweg nach dem ferneren Orient.

Ist im Handel und Wandel der Völker der Fluß die nationale Verkehrsstraße, so darf im Weltgetriebe das Meer ein internationaler Verkehrsplatz genannt werden, weit und frei, belebt und belebend, welches für die Länder und Erdtheile aus einem Moment der Trennung zu dem wichtigsten Verbindungselement geworden ist, seit Handel und Wandel sich zu entfalten begonnen haben. Und was der Naturforscher sagt, spricht aus anderen Erwägungen auch der Nationalökonom aus: Ohne Wasser, ohne Meer kein Leben, keine Entwicklung!

Unter den gewaltigen Meeren der Erde ist, wie Europa unter den Erdtheilen, das Binnenmeer zwischen Europa, Asien und Afrika das kleinste. Und doch war, was Europa unter den Erdtheilen, das Mittelmeer unter den Ozeanen: der Mittel- und Brennpunkt der gesammten Entwicklung des Menschengeschlechts von dunkeln Anfängen zu Wirthschaft und Verkehr, zu Kultur und Kunst. Kamen doch erst über das Mittelmeer zu Europa die mannigfachen Keime aufstrebender Bewegungen aus der Wiege des Menschengeschlechtes, vom Osten. Ob sie sich auch ohne das Mittelmeer hätten verbreiten können, — wer vermag diese Frage zu beantworten? Große, intelligente, kulturvorgeschriftene Völker mögen im Innern Asiens, Afrikas und Amerikas gelebt haben, ohne daß die Mit- und Nachwelt davon erfahren, weil aus Mangel an den erforderlichen Verkehrsmitteln von ihren Sitzen keine Kunde weiterhin gelangen konnte. Erst an den reich entfalteten Gestaden des Mittelmeeres ist die Entwicklung der Menschheit zur Weltgeschichte geworden. Vom Osten her drang die Kultur zum Meer.

Das
Mittelmeer.

Affyrien und Persien bleiben noch im Halbdunkel des Binnenlandes, Egypten in starrer Abgeschlossenheit. Doch von der syrischen Küste aus entfaltet sich bald die phöniciſche Kulturwelt und mit ihr Handel und Schifffahrt. Dann strebt Griechenland auf, der Quell aller Bildung, der Ausgangspunkt aller Geſchichte, eine kleine Welt, deren Völker Sokrates verſpottete, indem er von ihnen ſagte, daß ſie um das Meer der Mitte herumſaßen, wie Ameiſen um einen Brunnen oder wie Fröſche um einen Teich, aber doch eine Welt, wo Beſitz, Recht, Geſellſchaft und Verfaſſung ſich heranbildeten. Mit Rom erweiterte ſich dieſe Welt auf das Geſammtgebiet des Mittelmeeres, auf das »Mare nostrum« der Römer. Nach Beendigung der Völkerwanderung, als die europäiſchen Völkerſtämme ſich leiſtlich konſolidirt und kultivirt hatten, begann das kleinſte aller Meere im eigentlichen Sinne des Wortes ein Mittelmeer zu werden und erreichte ſeine höchſte Bedeutung um die Zeit der Kreuzzüge mit dem gewaltigen Aufſchwung der Handelsbeziehungen zwiſchen Occident und Orient, welchen ſie zur Folge hatten. Die große natürliche Handelsſtraße von Indien her durch das Rothe Meer über Suez nach den Häfen von Genua und Venedig und von da über die Alpen nach Augsburg und dem Rhein war damals viel belebt und wies allerwärts blühende Städte und Märkte auf — bis von Oſten her all dies fruchtbare und forſchreitende Kulturleben gelähmt und vernichtet werden ſollte.

Des Mittelmeeres Bedeutung hat allezeit im Oſten gelegen, wo ſeine Geſtade am vielgeſtaltigſten waren, wo der Verkehr mit dem Orient vermittelt wurde. Von der levantiniſchen Hälfte her hatte ſich alles Leben im Mittelmeer entwickelt, von dorthier kam aber auch der Anlaß zu ſeinem Verfall in Geſtalt der andrängenden Osmanenherrſchaft. Wo die Türken ihre Wohnſitze nahmen, da erſtarb das fruchtbare und forſchreitende Kulturleben. „Sie ſaßen nun“, ſagt Deſchel, „als Zöllner an den größten Dëfilés des Völkerverkehrs. Die zahlloſen Buchten, Landzungen, Vorgebirge und inſelreichen Gewäſſer Romaniens, wo jedes Ufer ſein Echo beſaß, der merkwürdigſte Raum der Erdoberfläche, wo drei Welttheile ſich berühren, wo verſchiedene Wärmegürtel durch die Spaltungen der Ländermaſſen genähert werden, wo nur eine ſchmale Landenge das fremdartigſte, die öſtliche und weſtliche Civiliſation, ſcheidet — all dieſer Hausrath der Kultur fiel in die Hände frohlockender Reitergeſchwader. So wie der eiſerne Griff der Türken dieſe wichtigen Organe packte, erſtarb der lebendige Odem der mediterraniſchen Welt. Die Lähmung trifft zuerſt den Don, ſchleicht an den anatoliſchen Küſten hinab, verdammt den Pontus wieder zu ſeiner Ungaſtlichkeit, verödet Syrien, zerſtört das letzte Leben in Alexandria, um das Rothe Meer

einer mehr als dreihundertjährigen Vergessenheit zu übergeben, während alles Leben nach der frostigen Peripherie unsers Welttheils entweicht“. Hat nun auch Peschel darin ganz recht, wenn er nachzuweisen sucht, daß die Verdrängung des Mittelmeers aus seiner einstigen Weltstellung vorwiegend der Osmanenherrschaft und nicht etwa der Entdeckung der Neuen Welt zuzuschreiben sei, so übersieht er offenbar den ursächlichen Zusammenhang dieser beiden letzten weltgeschichtlichen Thatsachen. Die Versperrung des kürzesten Wegs nach Indien über das Mittelmeer drängte zur Auffuchung neuer Pfade dorthin in westlicher Richtung. So fand Columbus Westindien, Vasco da Gama Ostindien, und als diese Wege sich bewährten, ließ man die Türken unbehelligt. Verödet lag das ehemals nacheinander von den Flotten der Phönicier, der Griechen, der Karthager, der Römer, der Sarazenen, der Genuesen und der Venetianer so belebte Meer, in Verfall geriethen seine berühmtesten Hafensplätze, bis das neunzehnte Jahrhundert ihm neues Leben zuführte.

Seitdem die Osmanenherrschaft gebrochen war und immer deutlichere Zeichen ihrer Schwäche gegeben hatte, wandte sich die Aufmerksamkeit der europäischen Mächte mehr und mehr dem Orient zu und nahm bereits in den weitgreifenden Plänen Katharina's II. und dem abenteuerlichen Zug Napoleon's I. bestimmte Formen an. Mit den erfolgreichen Unabhängigkeitskämpfen des griechischen Volks beginnt die neue Geschichtsepoché Südosteuropas und zugleich langsam der natürliche Prozeß der Wiedereuropäisierung der türkischen Gebietstheile in Europa, welchen man die orientalische Frage nennt. Wenn der Widerstreit der großmächtlichen Interessen, welcher diesen Prozeß bewußt oder unbewußt förderte, gelegentlich zu Krisen oder Kriegen führte, dann schien der Schwerpunkt der europäischen Politik vollends in die östliche Hälfte des Mittelmeeres verlegt zu sein.

Indeß erst nach seiner Verbindung mit dem Rothen Meer durch den Suezkanal ist das Mittelmeer wieder ganz in seine ehemalige, für Europa so bedeutsame Stellung eingesetzt worden, allerdings vorerst nur als Straße für den Verkehr, nicht mit seinen Häfen auch für den Handel, welcher langsamer nachzufolgen pflegt. Von unbeträchtlichen Mengen abgesehen, fahren die Schiffe mit ostindischer und ägyptischer Baumwolle und Brodfrucht, mit chinesischem und japanesischem Thee, mit Kaffee aus Ceylon zc. vom Suezkanal an Triest, Venedig und Genna vorbei um in englischen, holländischen und deutschen Häfen, wo die Hauptabsatzmärkte entstanden sind, ihre Ladungen zu löschen. Mit den Häfen der Nordsee und des Kanals können sich diejenigen des Mittelmeeres nicht messen, doch dürfte des Letzteren Schiffsverkehr an Lebhaftigkeit kaum übertroffen werden.

Das Mittelmeer ist ein europäisches Meer, obschon es auch Asien und Afrika bespült; denn das eigentliche Afrika fängt erst bei der Sahara an, wie schon Karl Ritter gesagt, und an der Nordküste Afrikas, wo einst vierhundert Städte gestanden, wie in Syrien wird europäische Politik getrieben. In Konstantinopel wie in Kairo handelt es sich um europäische Angelegenheiten. Auf dem Mittelmeer wie auf der Balkanhalbinsel, in Kleinasien und Syrien, endlich an der ganzen nordafrikanischen Küste von Egypten bis Marokko erscheint eine europäische Ordnung der Dinge unvermeidlich, denn alle diese Länder mit Nordafrika gehören zum Mittelmeer, das Mittelmeer selbst aber zu Europa. Nicht England oder Frankreich oder Italien oder Rußland sollen die östlichen und südlichen Ufer des Mittelmeeres besetzen und hiemit dieses selbst ganz oder theilweise beherrschen; nicht werde des Mittelmeeres Schifffahrt vermittelst jener bekanteten Etappenstraße, welche über Gibraltar, Malta, Cyprien und Alexandrien führt, von einer Macht in Schach gehalten, sondern unter dem Schutze Europas, wie es sich aus der Gemeinsamkeit wie aus der Verschiedenheit der Interessen der europäischen Mächte in Gestalt eines Gleichgewichts derselben immer wirksamer herausbildet, stehe und bleibe jenes mit dem europäischen Festland so eng verbundene Meer, welches belebt und verkehrsreich sein wird, so lange Europa selbst unter den Erdtheilen seine Hegemonie behauptet.

Die neue Welt jenseit des Ozeans drohte noch nicht mit überlegener Kraft im Hintergrund, als Alexander v. Humboldt auf den natürlichen und innigen Zusammenhang der alten Welt hinwies, dessen sich das gegenwärtige Europa zu erinnern genöthigt ist, indem er auf die handelspolitische und zivilisatorische Bedeutung der großen Erdspalten aufmerksam machte, welche sich im vollen Gegensatze zu der Hauptrichtung des europäischen Festlandes von Südwest gegen Nordost von von den Mündungen des Rheins und der Elbe von Nordwest gegen Südost durch das adriatische und rothe Meer wie durch das Bergsystem des Puschti—Koh in Euristan nach dem Persischen Meerbusen und dem Indischen Ozean hinziehen. „Ein solches fast rechtwinkliges Durchkreuzen geodätischer Linien hat einen mächtigen Einfluß ausgeübt auf die Handelsverhältnisse von Europa mit Asien und dem nordwestlichen Afrika, wie auf dem Gang der Civilisation an dem vormals glücklichen Ufern des Mittelmeeres.“

Sieben Nationen sind an dem regelmäßigen Verkehr zwischen den Haupthäfen des mittelländischen Meeres theilhaftig, wovon die Engländer mit der mächtigen Peninsular et Oriental Steam Navigation Company, der leistungsfähigsten Gesellschaft der Erde, deren 47 Dampfer

mit 123 863 t Tragkraft einen großen Theil des Verkehrs zwischen England und Indien vermitteln, allwöchentlich von Gravesend bezw. Venedig auslaufen, in Brindisi die Ueberlandpost an Bord nehmen und von hier aus über Alexandrien in 368—423 Stunden nach Bombay und halbmonatlich in 875—947—1006 Stunden nach Shanghai gehen. Von Marseille aus über Neapel befahren zwei französische Gesellschaften, die »Compagnie française des Messageries maritimes« mit 56 Dampfern und 113 846 t, welche vor der Eröffnung des Gotthardtunnels, namentlich für den Verkehr nach Salonichi auch von Deutschland aus vielfach benützt wurde, und »Fraissinet et Co.« mit 24 Dampfern und 23 800 t Ladefähigkeit, von Italien die beiden vereinigten Schiffahrtsgesellschaften Florio und Rubattino unter der Firma »Navigazione generale Italiana« mit 92 Dampfern und 74 580 t Ladefähigkeit von Genua über Neapel und von Venedig aus die Richtung nach der Levante, dem Schwarzen Meer, Egypten und dem ferneren Orient. Außerdem unterhält der „Desterr.-Ungar. Lloyd“ in Triest mit 78 Dampfern und 99 210 t Tragfähigkeit die vielfältigsten Verbindungen im adriatischen Meer mit allen Häfen der Levante und des Rothen Meeres, im Schwarzen Meere und bis nach Indien und Ost-Asien hinaus. Endlich landet auf ihren Farten zwischen Holland und Java die »Stroomvaar-Maatschappy Nederland« mit 14 Dampfern und 40 000 t Marseille und Neapel an. Im Lokalverkehr der Levante verkehren griechische und türkische Dampfer, namentlich zwischen Griechenland, der Türkei, dem Schwarzen Meere und Egypten, dazu die Dampfer der »Compagnie Russe de Navigation à vapeur et de Commerce« mit 76 Dampfern und 60 723 t zwischen den Häfen des Schwarzen Meeres und denjenigen Syriens und Egyptens. Die Konkurrenz dieser und einiger anderer kleinerer Gesellschaften, welche von den Regierungen nicht unerhebliche Subventionen beziehen, ist eine sehr lebhafte und ihre Tarife, nicht immer feststehende, sind dadurch herabgedrückt worden. Nicht in Betracht für den Orientverkehr kommen die englische »Cunard-Compagnie«, welche von Triest aus, und die ungarische Dampfschiffahrtsgesellschaft »Adria«, welche von Fiume aus den Verkehr dieser Häfen mit den westeuropäischen Plätzen vermittelt. Nach Fertigstellung der Orientanschlüsse dürften in Salonichi und Piräus neue Linien bezw. Gesellschaften eingerichtet werden.

Unter den befahrensten Straßen laufen auch im Mittelmeer die telegraphischen Kabelleitungen. Quer hindurch von Gibraltar über Malta führt nach Alexandrien das englisch-indische Kabel, der »Eastern Company« gehörig, welche beiläufig im Rothen Meere ein förmliches Monopol ausübt. Zwischen Marseille und Algier liegt ein

französisches, von Otranto aus ein italienisches Kabel. Seit März 1882 steht auch Triest mittelst Kabelleitung nach Corfu, einer Station der »Eastern Telegraph Company« in unmittelbarer Verbindung mit dem Orient.

Für den Seeverkehr nach dem Orient dürfte die Durchstechung der Landenge von Korinth, welche schon Kaiser Nero versuchte, von Wichtigkeit werden, da nach Vollendung dieses Werkes die zwischen den Häfen des nordöstlichen und nordwestlichen Mittelmeeres verkehrenden Schiffe nicht mehr genöthigt sein werden, unnützerweise vom 38. zum 56. Breitengrade hinabzusteigen, um bei Kap Matapan zum 38. Grade wieder hinaufzufahren, sondern in der Lage sein werden, bei ungleich sicherer Fahrstraße durch den Kanal von den nordöstlichen Häfen aus 178, von den adriatischen Häfen sogar 342 km Weges abkürzen zu können. Schon im Jahre 1856 beschäftigte sich ein internationaler Unternehmer, der General Türr, mit den Plänen und Vorarbeiten zur Durchstechung der Landenge. Im Mai 1881 erlangte er von der griechischen Regierung die erforderliche Konzession und begann im April 1882 mit den wirklichen Arbeiten. General Türr verkaufte die Pläne, Vorarbeiten und Konzession gegen $1\frac{1}{2}$ Millionen frcs. und die Zusicherung von 21 Prozent des Reingewinnes an die „Société internationale du Canal maritime de Corinthe“, welche sich mit einem Aktienkapital von 30 Millionen frcs. in 60 000 Aktien à 500 frcs., wovon die Hälfte in griechischen Händen, konstituirte. Der Durchstich wird durch Anhöhen von 40—80 m auf den 6 km langen Isthmus erschwert und vertheuert; insgesamt sollen 10 Millionen Kubikmeter Erde fortzubewegen sein. Der Kanal wird an Breite und Tiefe dem Suezkanal gleichkommen. Die für die Durchfahrt durch den Kanal zu entrichtenden Gebühren sind mit 1 franc per Tonne für die Verschiffungen aus den Häfen des adriatischen Meeres und mit 50 Centimes per Tonne für die Frachten aus den Häfen des Mittelmeeres festgesetzt. Reisende zahlen ohne Unterschied 1 franc. Die Unternehmer hoffen, daß der Transitverkehr schon in den ersten Jahren die ansehnliche Höhe von etwa 5 900 000 t erreichen wird. Das Erträgniß des Kanals wird darnach annäherungsweise auf beiläufig 4 675 000 francs geschätzt, was einer Verzinsung von $10\frac{3}{4}$ Percent gleichkame.

Zur Ent-
wicklung
Triest's.

Trotz der Gunst seiner natürlichen Lage hat es Triest niemals zu hervorragender Bedeutung in der Adria bringen können. Unter der Herrschaft von Venedig, in der Gewalt von Genua, inmitten der großen Kämpfe dieser beiden mächtigen Handelsrepubliken des Mittelalters vermochte es nicht aufzukommen und flüchtete sich im Jahre 1582 unter die Oberhoheit der Habsburger, seiner mächtigsten Nachbarn.

Triest konnte indessen auch später gegen Venedig nicht hervortreten und zuletzt nur mit ihm wie mit dem Handel des Mittelländischen Meeres überhaupt langsam in Verfall gerathen. Auch was der aufgeklärte Despotismus seit Beginn des achtzehnten Jahrhunderts für Triest that — Karl VI. erhob 1719 Triest und Fiume zu Freihäfen und bahnte mit der Gründung der „Orientalischen Kompagnie“ den Levantehandel über Triest an —, war nicht im Stande, Triest aus seiner, trotz zeitweiliger Erfolge und leidlichen Anwachsens, Jahrhunderte hindurch andauernden Stagnation zu reißen, welche gegenwärtig in Oesterreich mit Hinweis auf die neuesten Handelsausweise so lebhaft beklagt wird. Während in den Jahren von 1869—1880 die gesammte Handelsthätigkeit der zivilisirten Menschheit um etwa 25 pCt. zugenommen hat, stieg der Seeverkehr Triest's von 1 087 000 t im Jahre 1869 auf nur 1 100 000 t im Jahre 1880 und sank auf 1 015 652 t im Jahre 1881, in welchem letzterem Jahre den Hafen von Triest 970 Schiffe mit 52 652 t ohne Fracht verlassen und 700 Schiffe mit 128 298 t ohne Fracht in den Triester Hafen einlaufen mußten. In der Zeit von 1871—1880 vermehren sich Oesterreich's Seeverkehr von 2,4 auf 2,8 Millionen t, derjenige Großbritanniens von 51,5 auf 58,7 Millionen t, derjenige Frankreichs von 13,5 auf 25 Millionen t. Weit raschere Fortschritte als Triest machten auch die italienischen Häfen Genua, Neapel, Messina, Livorno, Palermo, Venedig. Auch dem Werthe nach blieb Triest's Handel im Stillstand, wie aus den amtlichen Triester Ausweisen zu ersehen, wobei allerdings das letzte Jahr einen erheblichen Fortschritt bekundet:

Werth in Millionen	Einfuhr		Ausfuhr		Insgesamt
	zur See	zu Land	zur See	zu Land	
1871 . . .	fl. 156,3	92,4	110,5	104,4	463,6
1880 . . .	„ 135,0	111,9	117,2	95,0	459,2
1881 . . .	„ 157,2	125,0	134,3	105,8	523,2.

An dem gesammten auswärtigen Waarenverkehr Oesterreich-Ungarns partizipirt Triest nur in geringem Maaße, da von 156 Millionen Meterzentnern im Werthe von 1341 Millionen Gulden im Jahre 1880 nur 16 Millionen Meterzentner im Werthe von 234 Millionen Gulden über alle österreichisch-ungarischen Häfen zusammen genommen verkehrten. Unbedeutend sind auch die Ergebnisse des Schiffbaues und der Rhederei. Endlich zeigen auch die Volkszählung und die Berufsstatistik, wie traurig die wirtschaftlichen Verhältnisse Triest's sind. Gegenüber dem raschen Anwachsen der Bevölkerung in anderen Hafenstädten hat die Einwohnerzahl Triest's seit 1808 nur um 41 500 zugenommen; sie beträgt gegenwärtig 74 544, und es befinden sich

darunter fast so viele aktive und pensionirte Beamte, Geistliche, Aerzte, Advokaten und Notare, wie kommerzielle Elemente. „Alles in Allem“ sagt Neumann-Spallart, welcher in einer bemerkenswerthen Schrift „Oesterreichs maritime Entwicklung und die Hebung von Triest“ (Stuttgart 1882) alle die einschlägigen Verhältnisse eingehend erörtert hat, „betreibt nur ein Häuflein von 9333 Menschen (darunter nur 2388 selbstständige Unternehmer) berufsmäßig Handel und Schifffahrt in Triest“.

In Triest scheint es an dem unentbehrlichen Humus der allezeit grundlegenden, freien, individuellen Handelsthätigkeit zu fehlen, da die zahlreichen Keime und Anregungen zur Hebung Triest's so gar keine Wurzel faßten. Im Jahre 1843 entsandte die Triester Börse eine Handelsexpedition nach Ostindien zur Erforschung der ostasiatischen Marktplätze wie der Vortheile des direkten Weges über den schon damals geplanten Suezkanal. In den sechziger Jahren fühlte man auf's Neue, um mit Tegethoff, dem Sieger von Lissa, zu reden, „daß etwas geschehen müsse, sollen nicht auch nach Eröffnung des Suezkanals englische Dampfer an den Thoren Oesterreichs vorüberfahren, um ganz Europa mit Waaren zu umschiffen, bestimmt, auf weiteren Umwegen bis in die südlichsten Provinzen der Monarchie zu gelangen“ und er empfahl zur Hebung des österreichischen Seeverkehrs „für einen ausgedehnten Dampferverkehr sich zu rüsten, wenn Oesterreich einen Antheil am Handel mit Indien und Ostasien sich sichern und der Eröffnung des neuen Wasserweges als einem Ereigniß entgegensehen will, welches ihm bei der Gunst seiner Lage hochwichtige wirthschaftliche und kommerzielle Vortheile in bestimmte Aussicht stellt.“ Im Jahre 1863 konstatarie der Triester Kaufherr Pasquale Revoltella in einer Denkschrift an das Ministerium, „daß der Handel mit der Levante, welcher der Schwerpunkt der Triester Unternehmungen sein sollte, zu kläglicher Unbedeutendheit zusammengeschrumpft ist, daß die Rhederei das Schicksal des Verkehrs im Allgemeinen theilt und daß es höchste Zeit ist, ernste und entschiedene Maßregeln zu ergreifen,“ als welche er die Herstellung einer regelmäßigen Dampferverbindung mit den indischen und ostasiatischen Handelsgebieten bezeichnete, „wodurch mit einem Schlage die Produktionskräfte der Monarchie in die Bahnen des direkten Welthandels gelenkt, ganz Mittel-Europa und insbesondere Deutschlands und Hollands Verkehrsbeziehungen von dem drückenden Uebergewichte der westlichen Seemächte befreit würden. . .“ Allein diese Mahnungen und Forderungen fruchteten Nichts. Alles, was die Triester zu Stande brachten, beschränkte sich auf die Revoltella-Enquête von 1865 und deren „Bericht über Oesterreichs ungünstige Stellung im Welthandel und Mittel der

Abhilfe.“ Die ostasiatische Expedition von 1868 ging fast spurlos vorüber, die Eröffnung des Suezkanals traf Triest ungerüstet, an dem sog. volkswirtschaftlichen Aufschwunge partizipirte es nicht. Keinem Staate und keinem Hafen schien die damalige Entwicklung der maritimen und wirtschaftlichen Verhältnisse günstiger zu kommen, als Oesterreich und Triest, und dennoch haben Oesterreich und Triest den geringsten Nutzen daraus gezogen, da an der Schifffahrt durch den Suezkanal im ersten Jahrzehnt seines Betriebes Oesterreich-Ungarn nach der Zahl der Schiffe nur mit 4,18, nach dem Tonnengehalt gar nur mit 2,87 Prozent partizipirte! Von 1875—1877 veranstaltete man in Triest eine neue Enquête über den Verfall von Handel und Wandel, erstattete 1878 darüber Bericht und würde sicherlich wieder in längere Unthätigkeit zurückgefallen sein, wenn nicht die erfolgreichen Bestrebungen der ungarischen Regierung zu Gunsten von Fiume die sog. Triester Frage in Triest wie in Wien aufs Neue auf die Tagesordnung gesetzt hätten.

An die österreichisch-ungarische Industrie-Ausstellung vom Jahre 1882, welche Triest zur Feier seiner fünfshundertjährigen Zusammengehörigkeit mit Oesterreich veranstaltet hatte, waren von allen Seiten große Erwartungen geknüpft worden. In Triest selbst herrschte die Ansicht, „daß die Ausstellung nur dann von wirklichem Nutzen und praktischem Werthe sein wird, wenn sich aus derselben ein ständiges Musterlager aller exportfähigen österreichischen Fabrikate herausbildet, eine Art Industrie- und Gewerbemuseum, welches vermöge seiner Organisation und im eminentesten Sinne des Wortes der Anreger unseres Handels und Verkehrs zu sein hätte“. Ein bloßes Agenturzentrum, ein billiges Geschäftsbureau für sparsame Fabrikanten wollte man in Triest nicht sein. Indessen sollte Triest neue Enttäuschungen erleben und wird genöthigt sein, seine Ansprüche herabzustimmen. In Triest, so faßte eine österreichische Autorität ihr Urtheil darüber zusammen, ist durch diese Ausstellung das Mißgeschick von Jahrhunderten gefrönt worden.

Noch ein Wort über Triest und die Triestiner selbst. Wie das Triestiner Exportgeschäft betrieben wird, das ist vor mehreren Jahrzehnten in einer Schrift: „Der Freihafen in Triest und die österreichische Industrie“ (Wien 1850) kurz geschildert werden, und es trifft noch jetzt im Wesentlichen zu, wenn gesagt wird: „Während die Hamburger und Bremer meist auf eigene Rechnung oder in Konsignation die Waare ausführen, sich die rechten Kunden dafür selbst suchen und den Verkauf der Waaren durch ihre Kommanditen oder Korrespondenten bewerkstelligen lassen, welche ihnen alsdann für den Erlös die Remessen machen,

ist in Triest das Verhältniß umgekehrt. Die Kunden seines Manufakturgeschäftes sind am Platze selbst, die griechischen und Levantiner Häuser haben daselbst ihre Kommanditen, denen sie Sendungen von Produkten machen und dagegen konvenirende Fabrikate zurückerhalten. Indem also die Griechen und Levantiner in Triest selbst einkaufen oder einkaufen lassen . . .“

In seiner ganzen Kleinlichkeit zeigt sich Triest bei Benutzung der neuen Hafenanlagen, welche ihm der österreichische Staat seit 1868 mit einem Kostenaufwande von mehr als 17 Millionen fl. erbaut hat. Die drei neuen Bassins wie die neuen Lagerhäuser stehen fast unbenutzt und die meisten Verladungen erfolgen im alten Hafen, auch die des Lloyd, und zwar langsam und theuer, weil aus falscher Rücksicht gegen die Träger (Fachini) meist Menschenkräfte dazu verwendet werden. Bei Benutzung des neuen Hafens mit mechanischer Kraft würde die Spedition zwischen Schiff und Bahn nur 6—7 Kr. pro Meterzentner kosten, während sie jetzt 16—17 Kr. erfordert. Um ein großes Schiff auszuladen, benöthigt man in Triest 8—9 Tage. Triest's 4 Dampfrahne stehen größtentheils unbenutzt. Als dieselben zum ersten Male in Thätigkeit gesetzt wurden, entstand eine förmliche Revolte von Seite der Fachini, weil sie fürchteten, durch die maschinellen Einrichtungen brotlos zu werden.

Zur Charakteristik der Entwicklung von Triest konstatarirte Ende November 1881 ein Wiener regierungsfreundliches Blatt, „daß die Kaufhäuser in großem Style, wie sie noch vor zehn und fünfzehn Jahren bestanden, eingegangen sind, daß keine neuen Schiffsrheder sich etablirt haben, sondern daß die ersteren zu Kommissionären und Spediteuren degradirt wurden; daß überhaupt das große Kapital sich vom Waarenhandel zurückgezogen, und der Rest der Kaufmannschaft sich auf die sehr unproduktive Spekulation in italienischer Rente, in Lloydaktien und in Zwanzigfrancsstücken geworfen hat.“ „Die Geschäftswelt von Triest“, sagt Neumann-Spallart, „ist nicht von jenem Handelsgeiste getragen, der dem ungemessenen Fluge immer wechselnder, immer anderwärts auftauchender Konjunkturen zu folgen versteht. Ein kleinlicher, um nicht zu sagen krämerischer Zug stört die weitaussehenden Unternehmungen, durch deren Pflege Liverpool und London, Antwerpen, Amsterdam und Rotterdam, Marseille und Havre Dasjenige geworden sind, was in erhöhtem Maaße Triest für Oesterreich werden sollte.“ Triest entbehrt aller Vorräthe und ist daher auch kein Stapelplatz. „Darf sich Triest wundern, daß das Inland seine Baumwolle aus Hamburg bezieht, da in Triest oft nicht Ein Ballen Baumwolle vorrätzig ist. Wie an Vorräthen, Auktionen u. s. w. fehlt es aber in Triest auch an der

Anwendung des Waarenlombards, jener solidesten Form des Realkredits, welcher England so riesige Erfolge verdankt.“

Unter solchen Umständen wäre es für Triest recht erwünscht, wenn deutsche Häuser in Triest Filialen errichten würden, und sich verwirklichte, was im Jahre 1881 Bremer Blätter in Aussicht stellten: „Triest soll wieder in sein Erbe eingesetzt werden; deutsches Kapital soll sich an der Regeneration Triest's betheiligen, derart, daß diejenigen Hamburger und Bremer Firmen, welche bisher vom Norden aus die österreichisch-ungarische Monarchie mit transatlantischen Waaren versorgten, nunmehr in Triest Filialen errichten oder mit Triester Häusern Kartelle abschließen, um so eine Unterbrechung der Kontinuität der Handelsbeziehungen zu verhüten.“ Bei Einführung der Differenzialzölle im Frühjahr 1882 war wieder davon die Rede, ohne daß den Worten auch Thaten gefolgt wären. Einige der tüchtigsten Häuser in Triest sind beiläufig von norddeutscher Abstammung. Auch in Fiume würde man die Ansiedelung deutscher Firmen gern sehen und staatlicherseits thunlichst begünstigen.

Im Jahre 1719 wurden Triest und Fiume zu Freihäfen erklärt und sie sollen nunmehr, wie das bereits im Einführungsgesetz zum österreichisch-ungarischen Zolltarif vom Jahre 1878 ausgesprochen worden, dieser Ausnahmestellung enthoben und aus Freihäfen zu Dockhäfen mit Freilägern umgeschaffen werden. Jahrelang ist diese Maßregel hinausgeschoben worden, weil die Regierung die Vollendung der Hafenbauten abwarten wollte, damit die technischen und lokalen Mittel für den Ersatz des Freihafens durch gute Lagerhäuser und Entrepots Triest vor etwa möglichen Erschwernissen des Verkehrs ganz sicher bewahren. Schon bei Bewilligung der Kosten für die Triester Hafenbauten wurde als unerläßliche Ergänzung dazu die gleichzeitige Aufhebung des Freihafenprivilegiums betrachtet. Ja in Wien sprach man es offen aus, daß „der Hafenbau bei Fortdauer der Freihafenstellung den österreichischen Industriellen und dem ganzen Hinterlande gar kein Interesse bietet und daß man für jede andere Küstenstadt am adriatischen Meere zur Schaffung eines neuen Emporiums eher dreißig Millionen als für Triest dreitausend Gulden bewilligen solle“. Nachdem das österreichische Abgeordnetenhaus am 11. Dezember 1879 an die Regierung auf's Neue die Aufforderung gerichtet hatte, „einen Gesetzentwurf, betreffend die Aufhebung der Freihäfen von Triest und Fiume, mit thunlichster Beschleunigung, und zwar bis längstens Ende des Jahres 1881 in Vorlage zu bringen“, ist sie Mitte 1883 ernstlich an die Erfüllung dieses Verlangens gegangen, und nachdem in Triest eine umfangreiche und sorgfältige Auseinandersetzung über die Modalitäten der Aufhebung des

Die Aufhebung des Freihafens Triest.

Triestiner Freihafens und über die dabei zu gewährenden Vergünstigungen beendet worden, dürfte mit der Durchführung dieser Maßregel endlich Ernst gemacht werden.

In Oesterreich selbst wird die Aufhebung von Triest und Fiume als Freihäfen und die Einbeziehung derselben in das Zollgebiet allerseits gebilligt. Insbesondere haben auch freihändlerische Stimmen die Nothwendigkeit dieser Maßregel hervorgehoben. „Welchen Nutzen“, frug man, „welche wirthschaftliche Berechtigung hat unter den heutigen Verkehrsverhältnissen die Ausschließung aus dem Zollgebiete? Ist sie nicht ein Ueberbleibsel mittelalterlicher und merkantilistischer Handelspolitik, die heute nur dazu dient, einzelnen Persönlichkeiten eine höhere Rente zu sichern, die aber allen übrigen Hunderttausenden von Kaufleuten, Schiffsrhedern und Industriellen im österreichischen Kaiserstaate, insbesondere im Küstenlande selbst, einen wahren Hemmschuh freier Bewegung anlegt“? Die Einrichtung der Freihäfen in den verflossenen Jahrhunderten habe ihre ganz besonderen geschichtlichen Gründe gehabt. In mehreren Fällen sollten diese Privilegien dazu dienen, die Ansiedlung fremder Kaufleute an derlei Seeplätzen zu beschleunigen; die Exemption von Zollplackereien, Mauthen und Abgaben sollte als Lockmittel der Niederlassung dienen. So seien die Freihafenvorrechte von Marseille im siebenten und achten Jahrhunderte, so auch die Privilegien von Triest und Fiume in den Jahren 1717 bis 1730 entstanden. Außerdem habe man den eigentlichen Zwischenhandel an gewissen Seeplätzen hervorrufen und vermehren, sie zu großen Stapel- und Lagerplätzen machen wollen. Nun seien diese Schöpfungen zur Förderung des Zwischenhandels als überlebt und schädlich erkannt worden, längst beseitigt, wie die französischen, russischen und italienischen Freihäfen, oder in ihren Lebenstagen gezählt, wie diejenigen der deutschen Hansestädte. Ueberall habe man die Ueberzeugung gewonnen, daß die kommerziellen Zwecke durch Entrepots und Freilager vollständiger erreicht werden, als durch weiträumige Freigebiete, daß aber die übrigen wirthschaftlichen Interessen in Freihäfen gefährdet sind, während ihrer Pflege bei dem Entrepot-System kein Hinderniß entgegensteht.

Als man Ende 1882 in der Reichenberger Handels- und Gewerbekammer über Oesterreichs geringen Export nach dem Orient klagte, schob man die Hauptschuld daran der Stadt Triest zu. Der Sekretär der Kammer erblickte die Ursachen hiervon nicht so sehr in der Unzulänglichkeit der Bahnverbindungen Triests mit dem Inlande, nicht so sehr in den hohen Frachtsätzen, sondern besonders in dem Fortbestehen des Freihafen-Privilegiums und dem Verharren der Triester Kaufmannschaft im Wirthschaftsauslande. Und ein Mitglied der

Kammer fügte hinzu: „Mit der heutigen Triester Kaufmannschaft ist ein Export schwer möglich. Das Hauptgeschäft wird bei ihnen in Rohprodukten gemacht, mit den Erzeugnissen der österreichischen Industrie geben sie sich nur nebenbei ab. Die Triester junge Kaufmannschaft folge nicht dem Beispiele anderer Handelsvölker, suche nicht selbst im Oriente sich Absatzgebiete für die österreichischen Waaren zu erschließen und die Bedürfnisse daselbst kennen zu lernen. Es sei das ein Mangel, der schwer auf unseren Export zurückwirke.“ Diese Ausführungen fanden die Zustimmung der Kammer.

Nach Vollendung der neuen Hafenanlagen, der ersten Vorbedingung für den Zollanschluß Triests schritt das österreichische Handelsministerium zu dessen Durchführung. Als vorläufiges Resultat der bisherigen Erörterungen wird folgendes angegeben: Der neue Hafen mit den nächst demselben liegenden Lagerhäusern bleibt Zollausschluß. Die Letzteren sollen, wenn möglich, so viel erweitert und ergänzt werden, daß die Uebersiedelung wenigstens des auf den Freihafen angewiesenen Handels aus der Stadt nach den neuen Hafenanlagen anstandslos erfolgen kann. Doch ist auch die Einführung besonderer Zollmaßnahmen zu dem Zwecke, die weitere Benützung der Privatmagazine in der Stadt als Freilager ohne wesentliche Erschwernisse zu ermöglichen, in Aussicht genommen. Endlich soll die Verwohlfeilung und Vervollständigung der Eisenbahnverbindungen Triests mit dem Hinterlande herbeigeführt werden.

In Triest widerstrebte man lange Zeit dem Anschluß an das allgemeine Zollgebiet mit allen Kräften, und erst zuletzt fügte man sich im Angesicht der bitteren Nothwendigkeit. Voraussichtlich werden schon die zolltechnischen Maßnahmen für die Verwirklichung des Zollanschlusses mit ihren kostspieligen Bauten, mit der Anlage neuer Dämme, mit der Erbauung großer, wohlfundamentirter und bei der Schmalheit des Geländes mehrere Stockwerke hoch aufgeführter Lagerhäuser, mit der Erweiterung und Ausdehnung der Riva, neues regeres Leben nach Triest bringen. Beiläufig sollen die Hafenanlagen auf Staatskosten erbaut, die Errichtung der Freilager dagegen mit Rücksicht auf die Finanzlage des Staates der Privatunternehmung zugewiesen werden.

Mit der Entwicklung Triest's ist diejenige der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des „Oesterreichisch-ungarischen Lloyd“ aufs Engste verbunden. Begründet im Jahre 1833, anfangs nur zu dem Zwecke, durch Agenten maritime und kommerzielle Berichte zu erlangen und durch deren regelmäßige Veröffentlichung die Entwicklung der Schifffahrt und des Handels der österreichischen Monarchie zu fördern, später mit der Bestimmung, zwischen Triest und den Häfen des Orients einen

Der „Oesterreichisch-ungarische Lloyd“.

regelmäßigen Dampferverkehr einzurichten, hat sich diese Gesellschaft neben großer, theilweise überlegener Konkurrenz unter Beihilfe des Staates zu einer hervorragenden und einflussreichen Trägerin des Mittelmeerverkehrs, namentlich in der Levante, aufgeschwungen und mit ihrem ausgebreiteten Netz von Schifffahrtslinien und Schifffahrtsagenaturen im näheren und fernerem Orient wesentlich dazu beigetragen, daß der österreichische Handel von der Konkurrenz der westeuropäischen Staaten und in jüngster Zeit selbst Italiens nicht gänzlich verdrängt worden ist.

Weitaus am lebhaftesten ist der Levanteverkehr des Lloyd, auf welchen nahezu die Hälfte der Güter und Einnahmen entfällt. Von 5 Millionen Meterzentnern Güter, welche der Lloyd im Jahre 1882 beförderte, kamen 2 Millionen auf Levantefahrten, 1 Million auf Fahrten im Schwarzen Meere und 0,6 Millionen auf die Indienfahrten. Letztere sind vermehrt und bis Singapore—Hongkong erweitert worden, freilich erst seit wenigen Jahren und daher verspätet, wie österreichische Wirthschaftspolitiker jetzt meinen. Wären dem ersten Dampfboote des österreichischen Lloyd, welches am 16. Mai 1837 von Triest nach der Levante abging, in dem nächsten Jahrzehnt schon vierzig und fünfzig andere gefolgt, welche nicht blos die jonischen Inseln, Griechenland und Kleinasien, Konstantinopel und das zeitweilig ganz vernachlässigte Alexandrien, sondern auch die Häfen des schwarzen Meeres und jene von Nord-Afrika angelaufen hätten, wäre schon damals an direkte Schifffahrtsverbindungen mit Großbritannien, Nord- und Süd-Amerika gedacht worden, so hätte sich nach Neumann-Spallart's Ansicht Triest's Stellung zu einer glänzenden gestalten müssen. Statt dessen stagnirte der österreichisch-ungarische Lloyd, die einzige subventionirte Adria-Schiffahrts-Gesellschaft, von 1855 bis 1864, und entwickelte erst seit der zweiten Hälfte der sechziger Jahre eine regere Thätigkeit, beging aber auch nach Eröffnung des Suezkanals den großen Fehler, Triest nicht sofort, sondern erst nach längerem Zögern, anfangs mit spärlichen Fahrten, ja regelmäßig erst seit 1877 und 1878 mit Indien und Ost-Asien zu verbinden. Abgesehen von einzelnen Probefahrten verkehren die Lloydsschiffe nur mit den Häfen der Levante, des Schwarzen und Roth'en Meeres, Indiens und Ostasiens und auch dorthin noch immer in einer die Bedürfnisse des Verkehrs beengenden Beschränkung, wie die weitergehenden Wünsche zeigen, welche die Wiener Handelskammer im Jahre 1881 auf Grund einer umfangreichen Enquête dahin formulirt hat, daß

1. der Lloyd seine Fahrten auf mehrere und weitere Plätze im Verkehr mit der Levante und dem Osten ausdehnen soll, als bisher

der Fall ist: Anlaufen von gewissen wichtigen Häfen in Albanien, Griechenland, an der afrikanischen Küste des Rothen Meeres; Einrichtung direkter Fahrten oder mindestens dauernde Verlängerung der Fahrten im Schwarzen Meere: Trapezunt—Batum—Poti; Verlängerung der Linie Alexandrien—Beyrut nach Tripoli und anderen Häfen an der syrischen Küste; Berücksichtigung der ansehnlichen Inselgruppen und Küstengebiete im Indischen Ozean und der Sunda-See; Ausdehnung zeitweiliger Reisen an diejenigen indischen Küsten, welche gerade nur zur Saison für den Handel mit gewissen Stapelartikeln Triest's von Bedeutung sind u. s. w.

2. Ermäßigungen der Tarife und Regulirungen der Frachten auf rationelleren Grundlagen, also insbesondere Zugeständniß erniedrigter Frachtsätze bei größeren Mengen; Eliminirung der drückenden Bestimmungen bei kleinen Kollis, Reduktion der theilweise exorbitanten Asssekuranz-Prämie; kurz Beseitigung jener Uebelstände, von denen die Triester Enquête-Kommission sagt, daß sie als Verband-, Konsortial- und direkte Tarife durch eine Allianz von Land-, See- und Fluß-Transport-Gesellschaften dem Verkehr die unnatürlichsten Wege vorzeichnen.
3. Herbeiführung einer größeren Fahrgeschwindigkeit nach den Häfen Griechenlands, der Levante und Indiens.

Für den Export verfrachtet der Lloyd hauptsächlich Wein, Holz, Zucker, Mehl, Zündwaaren, Fabrikate, wogegen er aus dem Orient importirt Getreide, Kaffee, Baumwolle, Wolle, Felle, Farbstoffe, Früchte 2c.

Vielsache Klagen sind über die Höhe der Frachtsätze des Lloyd laut geworden, bis in die neueste Zeit, namentlich auch von deutscher Seite und so begründete, daß man entweder andere Beförderungswege gesucht oder sich an die Konkurrenzgesellschaften gewendet hat. Thatsache ist, daß der „Lloyd“ seine Frachtsätze wiederholt ermäßigt hat, für die Strecke Triest—Singapore beiläufig auf 70 kr. per Meterzentner (= 1 kr. für 70 Meilen). Auch muß beachtet werden, daß der Lloyd im Allgemeinen bei dem Abschluß des Frachtgeschäftes seinen Agenten freie Hand läßt, um möglichst gute Preise zu erzielen und doch der Konkurrenz zu begegnen. Alle Zugeständnisse der Letzteren sucht auch der „Lloyd“ zu gewähren, so in Triest wie in Venedig die nämlichen Ermäßigungen und Vergünstigungen, welche von italienischen Gesellschaften eingeräumt werden. Im Einvernehmen mit den theilhaftigen österreichischen, sächsischen und preussischen Bahnen hat der Oesterreichisch-Ungarische „Lloyd“ im September 1881 ermäßigte Verbandsgütertarife

für den sächsisch-indischen, sowie für die Levante festgesetzt, welche so wohlfeil sind, daß österreichische Exporteure sich dadurch beeinträchtigt glaubten. Auch hat der „Lloyd“ in Leipzig, Köln, München und Zürich Agenturen zur Erleichterung der Spedition eingerichtet.

Zu den undankbarsten Linien des „Lloyd“ gehört diejenige von Konstantinopel nach Batum über Jneboli, Samsun, Kerasunt und Trapezunt im Schwarzen Meer, wo der „Lloyd“ hauptsächlich von den Engländern benutzt wird, welche dort zwar fast den ganzen Handel, aber aus Sparsamkeitsgründen keine eigene Dampferlinie haben, da sie mit den Lloydsschiffen, welche von Oesterreich-Ungarn subventionirt werden, billiger fahren können.

Zur Beurtheilung der geschäftlichen Lage des „Lloyd“, im Vergleich mit den Verhältnissen der beiden größten aller übrigen Dampfschiffahrtsgesellschaften, dient folgende Uebersicht:

1875	Oest.-ung. Lloyd	Messageries Maritimes	Peninsular and Oriental C.
Gesellschaftskapital	fl. 18 929 311	34 280 000	42 207 625
Einnahmen (ohne Subvention)	„ 8 449 257	15 931 488	15 603 349
Auslagen	„ 9 479 959	18 258 828	20 221 592
Durchlaufene Meilenzahl . . .	M. 1 296 698	1 823 895	1 483 404
Subvention im Ganzen	fl. 1 980 000	4 621 420	5 390 000
„ also per Meile	„ 1,56	2,53	3,63
Ausbezahlte Interessen	„ 416 067	523 577	396 215
„ Dividenden	„ 441 000	1 680 000	693 750
Werth der Flotte	„ 13 037 706	26 257 511	57 296 340
Anzahl der Dampfer	67	55	50
Beförderte Reisende	291 505	108 000	} aus dem Be- richte nicht er- sichtlich
„ Waaren. Cent.	8 314 154	6 428 220	

Wie hieraus ersichtlich, bezogen die französischen und englischen Gesellschaften von ihren Staatsregierungen nicht unerheblich höhere Subventionen als der „Lloyd“, absolut wie relativ betrachtet; denn bei dem „Lloyd“ betrug die Subvention 19, bei den Messageries Maritimes 22 $\frac{1}{2}$, bei der englischen Gesellschaft sogar 25 $\frac{3}{4}$ pCt. aller Einnahmen. Auch die italienischen Gesellschaften erhalten höhere Staatssubventionen als der „Lloyd“. Im Jahre 1882 hatte der „Lloyd“ bei einer Gesamteinnahme von 9 568 451 fl. und einem Staatsbeitrag von 1 737 022 fl. einen Reingewinn von 2 379 103 fl. aufzuweisen, welcher die Vertheil-

ung einer Dividende von 7,62 Prozent (40 fl. per Aktie von 524 fl.) gestattet. Mit der Ausdehnung seiner Fahrten nach Ostasien hatte der „Lloyd“ seine Flotte zu Anfang 1883 auf 78 Dampfer mit 19 530 Pferdekraft und 99 210 Tonnengehalt gebracht und zu diesem Behufe die Zahl seiner Aktien von 24 000 auf 36 000, somit sein Aktienkapital auf 18 Millionen Gulden erhöht.

Mit seinem neuen Zolltarif vom 25. Mai 1882 hat Oesterreich-Ungarn für einige Verbrauchsartikel der Einfuhr Differenzialzölle eingeführt, um den Verkehr seiner Häfen in der Adria zu beleben. Bis dahin hatte Oesterreich-Ungarn den größeren Theil seines Bedarfes an überseeischen Artikeln über die deutschen Nordseehäfen eingeführt und auf demselben Wege in entsprechender Menge seine Erzeugnisse ausgeführt — allein im Jahr fünf von 1876 bis 1880 von 12,7 Millionen Meterzentnern überseeischer Produkte nicht weniger als 8,5 Millionen Meterzentner über Deutschland und zwar — wie aus nachstehender Uebersicht hervorgeht — im Jahre 1880 etwa 1,8 Millionen Meterzentner im Werthe von beiläufig 99 Millionen Gulden.

Die österreichisch-ungarischen Differenzialzölle.

Oesterreich-Ungarns Einfuhr 1880

im Ganzen über über über
deutsche Häfen Triest fiume
in Meter-Zentnern

Petroleum	1 154 450	628 023	424 641	11 436
Baumwolle	696 445	359 551	326 926	656
Südfrüchte	279 154	8 494	246 995	3 815
Reis	412 650	252 908	36 973	38 456
Wolle	196 987	124 274	3 959	252
Kaffee	315 916	237 920	69 719	4 540
Tabakblätter	123 529	88 726	18 520	15 282
Farbhölzer	93 221	59 632	30 776	1 543
Drechsler- und Schnitzstoffe .	150 988	99 086	32 790	2 569
Jute	39 022	4 829	54 140	53
Indigo	7 268	4 121	2 927	49
Gewürze	18 375	13 718	4 262	235
Kakao	3 795	3 762	21	1
Thee	3 437	3 418	52	5
Kautschuk	2 197	2 197	—	—
Guttapercha	144	144	—	—

Um nun diese Einfuhr möglichst über die eigenen Häfen in der Adria insbesondere über Triest zu lenken, hat man in Oesterreich-Ungarn Differenzialzölle in Form von Detaxen eingeführt, welche in der Dif-

ferenz des Zollsatzes bei der Einfuhr zu Land und der Einfuhr zur See zu Gunsten der letzteren für folgende Artikel bestehen:

	Zollsatz in Gulden Gold		Differenz
	Einfuhr zu Land	Einfuhr zur See	
Kakaobohnen	24	20	4
Kaffee, roher	40	37	3
Thee	100	90	10
Gewürze der Nummern 4 bis 8	{ 24,40,60 80,120 }	{ 19,35,55 75,115 }	5
Palm- und Kokosnußöl	1	0,5	0,5
Indigo und Cochenille	3	frei	3
Reis, unpolirt	0,50	0,25	0,25

Nur an dem Widerspruche der Ungarn und Polen scheiterte der auch für Petroleum geplante Differenzialzoll von 50 kr. für den Meter-Zentner.

In der ausgesprochenen Absicht, Triest zum ersten und größten Handelsemporium Oesterreichs zu erheben, hatte die österreichische Regierung diese Differenzialzölle beantragt; zu dem Zwecke eine „Ausgleichung der Produktionsbedingungen“ herbeizuführen, sind sie von der Volksvertretung Cisleithaniens bewilligt worden. Im Gegensatz zu den Surtagen begünstigen sie als bloße Detagen, da sie für alle zur See eingehenden Sendungen dieser Artikel ohne Rücksicht auf deren Herkunft oder Schiffsflagge gelten, nicht die nationale Schifffahrt, ja, da sie für jede auch indirekte Einfuhr und nicht bloß für die direkte aus den Herkunftsländern in Anwendung konnten, nicht einmal den nationalen Handel, sondern neben der fremden, meist englischen Schifffahrt nur die See- und Landtransportindustrien der adriatischen Häfen mit ihren Hilsgewerben, vor Allem Handel und Verkehr von Triest.

In dieser Erkenntniß ist denn auch der Gedanke angeregt worden, die Differenzialzölle fortan auf diejenigen Mengen der begünstigten Waaren zu beschränken, welche nachweislich unmittelbar von den betreffenden Erzeugungsländern eingeführt werden.

Den Triestnern erscheinen diese Differenzialzölle dazu nicht genügend und unwirksam. In Triest hatte man eine Detaxe von 5 fl. für Kaffee, von 10 fl. für Gewürze, von 15 fl. für Thee und außerdem von 5 fl. für Petroleum verlangt und in Bezug auf den wichtigsten Artikel, Kaffee, stellte man in Triest folgende Kalkulation an:

Die Schiffsfracht für Kaffee von Santos nach Hamburg beträgt per Dampfer 30 sh. mit 5 pCt. Pr.; von Santos nach Triest gewöhnlich 70 sh. mit 5 pCt. Pr.; es stellt sich somit der Kalkül der Fracht von Santos nach Prag:

via Hamburg:

Seefracht . . . 31,50 sh. = 18,90 fl.

Landfracht . . . 23,70 M. = 14,22 fl. (Nord-West-Verband)

zusammen . . . 33,12 fl. per Tonne,

via Triest:

Seefracht . . . 73,50 sh. = 44,10 fl.

Landfracht . . . 26,55 fl. (Süd-Nord-Deft.-Verband)

zusammen . . . 70,65 fl. per Tonne,

somit via Triest um 37,55 Gulden höher als via Hamburg, während der Differenzialzoll nur 36 fl. Papier per Tonne ausmacht. Dagegen dürfte Triest für den Handel in Ceylonkaffee entschieden begünstigt sein. Welche Einwirkungen diese Differenzialzölle auf den deutschen Import nach Oesterreich-Ungarn, insbesondere auf den deutschen Kaffeehandel ausüben werden, läßt sich erst nach Umfluß einiger Jahre feststellen. Im Kaffeehandel wird Triest dauernde Vortheile ziehen, wenn es ihm gelingt, den Import aus den ostindischen Kaffeeländern zu heben und den süd-österreichischen Markt zu gewinnen. Wie erwähnt, bezog Oesterreich-Ungarn früher drei Viertel seines gesammten Kaffeebedarfs und fast seinen ganzen Thee- und Kakaobedarf über die Nordseehäfen von Deutschland her. In diesen Artikeln hatte sich nun die Einfuhr zur See über Triest und Fiume nicht unwesentlich gehoben, denn es betrug vom 1. Januar bis 31. Mai 1883:

	die Einfuhr	zur See	zu Lande
von Kaffee	Meterzentner	99 099	41 516
von Thee	"	206	780
von Kakao	"	729	1 155

Inwieweit auch der Handel in diesen Artikeln aus deutschen in andere Hände übergegangen ist, läßt sich nicht feststellen. Diese Differenzialzölle waren und sind ausschließlich gegen Deutschland gerichtet und werden von deutscher Seite immer hervorzuheben sein, wenn Oesterreich-Ungarn für seine Industrien, wie z. B. jetzt wiederum für seine Holzstofffabrikation und Holzpappenerzeugung, von dem befreundeten Deutschen Reiche besondere Begünstigungen verlangen zu können glaubt. Im Allgemeinen dürfte sich mit Differenzialzöllen allein schwer ankämpfen lassen gegen natürliche und wohlfeilere Verkehrswege, gegen eine entwickeltere und überlegenere Handelsthätigkeit, gegen das Gravitiren derselben nach Nord-West zu den britischen und holländischen Emporien, gegen etwaige Differenzialtarife der Eisenbahnen. In Wien scheint man nichtsdestoweniger des Sieges gewiß zu sein, da in der Begründung der Differenzialzollvorlage gesagt wurde: „Der Tag, an welchem die Differenzial-

zölle auf Kaffee u. s. w. ins Leben treten werden, wird nicht nur für Triest allein, sondern für alle österreichischen und ungarischen Häfen, er wird nicht allein für unsere Handelsmarine, sondern auch für unsere Bahnen das Morgenroth einer neuen Aera bringen.“ Seit dem Erscheinen dieses Tages sind bereits viele Monate verflossen, ohne daß von einem solchen Morgenroth auch nur ein Vorbote zu spüren gewesen wäre, abgesehen von den auf 5—700 000 fl. veranschlagten jährlichen Zollmindereinnahmen. Legitime deutsche Interessen hat die Regierung Oesterreich-Ungarns mit den Differenzialzöllen nicht zu schädigen beabsichtigt, und es lag daher kein Anlaß vor, Repressalien von deutscher Seite zu nehmen, wie sie die Mannheimer Handelskammer vorgeschlagen, sei es auf Grund von § 6 des Deutschen Zolltarifgesetzes vom 15. Juni 1879, sei es durch analoge Zollvergünstigungen für solche Erzeugnisse (Südfrüchte, Oele u. s. w.), welche Deutschland theilweise über Triest bezieht, zu Gunsten der Nordseehäfen.

Oesterreichische Schifffahrtslinien nach dem Westen.

Von österreichischer Seite ist Triest bisher vorwiegend nur als ein Hafen und Handelsplatz für den Verkehr mit dem Osten angesehen worden, was sich wie vieles andere scheinbar Unbegreifliche aus der früheren Stellung Oesterreichs im deutschen Mitteleuropa erklären läßt. Triest's Verkehr mit dem europäischen Westen war immer nur von untergeordneter Bedeutung; er belief sich im Jahre 1882 auf 266 Schiffe mit 234 348 t (darunter 166 322 t aus England) bei der Einfuhr und auf 317 Schiffe mit 254 730 t (darunter 146 223 nach England) bei der Ausfuhr, also etwa auf 22 Prozent des Gesamtverkehrs. Triest's Verkehr nach Westeuropa wird ausschließlich durch fremde, meist englische Dampfer besorgt, welsch' letztere anfangs namentlich Steinkohlen für den „Eloyd“ und Triest brachten. Nach Verlauf des sog. volkswirtschaftlichen Aufschwunges, als man selbst in Oesterreich genöthigt war, über einige Dinge ernsthafter nachzudenken, hat man wiederholt die Thatsache, daß die österreichische Handelsmarine sich von dem Verkehr mit allen westlichen Häfen gänzlich fernhält, ins Auge gefaßt, als Uebelstand empfunden und allerlei Vorschläge zur Abhilfe gemacht, ohne indessen zu einem Ergebniß zu gelangen. Alle Vorschläge gipfelten in der Errichtung, freilich auch in der Subventionirung regelmäßiger und häufiger Dampferverbindungen nach englischen, französischen, holländischen und amerikanischen Häfen. Ende 1881, als der Börsenspieler Bontour von hoher Stelle aufgefordert wurde, „doch auch Etwas für Triest zu thun“, bewarb sich ein anderes französisches Schwindelfonsortium, die »Banque maritime«, ein Ableger der »Banque de Lyon et de la Loire«, bei der österreichischen Regierung um eine Konzession für die Gründung einer großen Dampf-

schifffahrtsgesellschaft. Mit Hülfe erkaufte Tageszeitungen in Paris und Wien versprach man den Geldmännern große Dividenden und den Triestern goldene Berge: die Anlagen großartiger Werften für den österreichischen und französischen Schiffsbau, die Konzentrirung der galizischen und ungarischen Viehtransporte, der kroatischen Holz- und steirischen Eisenausfuhr. Auch sollte Triest zum Sitz einer großen Industrie gemacht werden und zwar einer Fasindustrie derart, daß nicht mehr die bloßen Dauben, sondern die fertigen Fässer nach Bordeaux zu versenden wären. Mit solchen kaum glaublichen Vorspiegelungen betrieb damals namentlich die „Wien. Allg. Zeitg.“ im Solde der »Banque maritime« den Bauernfang, bis der Januar-Krach von 1882 auch diese Fata morgana verschwinden ließ. Im Herbst 1882 war in Wien und Triest von der Gründung einer englisch-österreichischen Seeschifffahrtsgesellschaft „Austria“ mit englischem Kapital und österreichischer Subvention in Höhe von beiläufig 2 Millionen Mark jährlich die Rede, ohne daß dieser Gedanke Verwirklichung gefunden hätte. Ebenso ist der Vorschlag, die ungarische „Adria“ österreichischerseits zu unterstützen und für den Verkehr nach dem Westen auch zu Gunsten von Triest heranzuziehen, wie der „Lloyd“ ja auch für beide Häfen den Verkehr mit dem Osten vermittelt, nicht angenommen worden. Neumann-Spallart's Gedanke, nicht mehr eine einzige bestimmte Schifffahrtsunternehmung für die Befahrung gewisser Linien staatlich zu unterstützen, sondern nach englischem, französischem, deutschem und holländischem Vorbilde zu dem System der allgemeinen Schifffahrtssubventionen und Prämien überzugehen und die Konkurrenz um das Erlangen einer Subvention freizugeben, scheint keinen Anklang gefunden zu haben. In einer Schrift vom Juli 1882 unter dem Titel: „Hilfe für Triest“ hat Josef Pizzala, Mitglied des k. k. statistischen Amtes in Wien, den österreichisch-ungarischen Ueberlandverkehr transit Deutschland auf jährlich 12 Millionen Meterzentner berechnet und zur Herüberziehung dieser Gütermengen auf den Seeweg über Triest die Gründung einer neuen großen Schifffahrtsunternehmung in Triest mit staatlicher Unterstützung in Vorschlag gebracht. „Eine theilweise Ableitung des für Oesterreich-Ungarn bestimmten Güterzuges von Norddeutschland nach Triest“, so schrieb er einmal, „wäre nicht allein für diesen Hafen, sondern auch für die Mehrzahl der österreichischen Bahnen und speziell für Wien von eminenter Wichtigkeit; denn es handelt sich in diesem Falle um Millionen von Meterzentnern, und die Bedeutung einer solchen Aenderung des Waarenzuges tritt dadurch in das volle Licht, wenn man beispielsweise untersucht, wie groß die Gesamtbewegung auf der Südbahnlinie Wien—Triest dermalen ist. Sie überschreitet

die Ziffer von 55 Millionen metrischen Zentnern per Jahr, wovon jedoch auf den direkten Verkehr zwischen den zwei Endstationen Wien und Triest kaum 1 200 000 Zentner entfallen. Die Güterbewegung zwischen Triest und dem nördlich von Wien gelegenen Theile von Oesterreich beträgt dormalen bloß 760 000 Zentner, jene zwischen Triest und ganz Deutschland, dann den weiter nördlich gelegenen Ländern über Wien aber gar nur 350 000 Zentner per Jahr. Bedenkt man nun, daß der Jahresbedarf der Monarchie anwichtigeren Kolonialien allein $3\frac{1}{4}$ Millionen Zentner beträgt; so kann man daraus ermessen, welchen Aufschwung der Verkehr der Linien Triest—Wien, Triest—Budweis u. s. w. nehmen könnte, wenn regelmäßige Fahrten nach Amerika, England und Frankreich von Triest aus gepflogen würden.“

Was man in Oesterreich angestrebt, geht hieraus klar hervor. Es soll der bisher durch Deutschland gegangene und vermittelte Verkehr Oesterreichs mit dem Weltmarkt durch regelmäßige subventionirte Seeschifffahrtslinien von den adriatischen nach den westeuropäischen Häfen von Deutschland abgelenkt und zunächst dem Triester Hafen zugeführt werden und es ist nach dieser Richtung ein Vorgehen der Regierung durch Vereinbarung mit dem „Lloyd“ oder einer englischen Compagnie oder vielleicht gar durch die Errichtung einer neuen österreichischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft bestimmt zu erwarten, da man in Oesterreich-Ungarn immer auf's Neue wiederholt, daß von den 136 Millionen Meterzentnern der Ein-, Aus- und Durchfuhr im Jahre 1880 nur $16\frac{1}{2}$ Millionen Zentner über des Reiches eigene Häfen gegangen, daß der allergrößte Theil des Auslandshandels über Deutschland geht, und da man im Hinblick darauf mit allen Kräften darnach trachtet, sich wirtschaftlich selbst ständiger zu stellen. Triest soll die überseeischen Märkte mit dem Binnenlande in direkten Kontakt setzen, Oesterreichs Antheil am Welthandel vermitteln, soll ein Stapelplatz österreichischer und ausländischer Güter werden. Deutschland hat bisher im Wesentlichen den Handelsverkehr Oesterreich-Ungarns auf dem Weltmarkt vermittelt. Deutschland exportirte viele Güter nach Oesterreich-Ungarn, war aber im Austausch der beste Abnehmer für die Artikel des letzteren. Diese Thatsache ist zu einem organischen Bestandtheil der Weltwirtschaft geworden und es ist ein schwieriges, wenn nicht bedenkliches Beginnen, durch Differenzialzölle und Schifffahrtssubventionen die Einfuhr abzuleiten, ohne auch an die erforderliche Ausfuhr zu denken, mit welcher doch die Einfuhr bezahlt werden muß. Es ist eine bedenkliche Verkennung der Interessen der nationalen Arbeit wie der volkswirtschaftlichen Lehren überhaupt, lediglich die Einfuhr beeinflussen zu wollen

in der Hoffnung, die Grundlage derselben, die Ausfuhr, werde ohne sie nachfolgen. Es ist ein verhängnißvoller Fehler der deutschen Seestädte gewesen, auf Grund ihrer Freihafenstellung sich vorwiegend der Einfuhr zu widmen und der Ausfuhr nur untergeordnete Bedeutung beizulegen. Unter überseeischen Geschäfte wurde auf dem Kontinent irrigerweise immer nur die Einfuhr verstanden, was vom handelsmaritimen Standpunkt zu begreifen, national und wirthschaftlich aber nicht zu billigen ist und hoffentlich in Deutschland nunmehr erkannt wird. Ob es den Oesterreichern und Triestlinern in der That gelingen wird, Einfuhr und Ausfuhr von ihren gewohnten bewährten, wohlfeilen und rasch zu befahrenden Ueberlandwegen nach der Adria abzuleiten und zunächst die überseeischen Produkte von England nach Oesterreich durch die Meerenge von Gibraltar mit drei- oder vierwöchentlicher Lieferfrist zu führen?

Bis Ende 1885 beherrschten die mehrmals monatlich verkehrenden Dampfer der Cunard-Gesellschaft den Verkehr Triest's mit dem Westen über England (Liverpool). Seit Einführung der Differenzialzölle hat diese Gesellschaft ansehnliche Frachtzunahmen aufzuweisen, nimmt darnach an Vergünstigungen Theil, welche ihr keineswegs zugedacht waren.

Schon lange, bevor man in Oesterreich an solche Unternehmungen dachte, war man in Ungarn auf den südlichen Seeweg über Triest—Fiume aufmerksam geworden, angeblich wegen der hohen Eisenbahntarife der deutschen Eisenbahnen nach der Nordsee, zum Theil aber auch sicherlich in Folge der zunehmenden amerikanischen Konkurrenz, welche namentlich auch in Folge günstigerer Verkehrswege auf die Getreide- und Mehlpreise in West-Europa empfindlich drückte und zur Reduktion der Gesichungskosten zwang. Schon seit 1877 verfrachtete man Mehlsendungen nach England von Budapest aus zum Theil über Triest, später über Fiume. Von den 856 014 (1877 : 671 850) Meterzentnern Mehl, welche Ungarn 1878 nach England exportirte, sind über Hamburg nur 149 352, über Bremen ca. 25 000, dagegen über Triest 491 152 und über Fiume 170 110 Meterzentner versendet worden. „Unsere Mühlenindustrie“, sagt die Budapester Handelskammer, „hat mithin gar keinen Grund über Deutschlands Eisenbahnpolitik zu klagen, indem sich der Transport über das Mitteländische Meer noch wohlfeiler erwies, als der über Hamburg; der Export wurde mithin nicht erschwert, er wurde vielmehr erleichtert“. Und in ihrem Jahresbericht für 1878 bezeichnete die Budapester Kammer es geradezu als eine erfreuliche Konsequenz der hohen Eisenbahntarife Deutschlands, „daß Fiume, der Hafen Ungarns, in dem

internationalen Verkehr eine wichtige Rolle zu spielen beginnt". Vor seinen Wählern bezeichnete einmal — Mitte 1881 — der Abgeordnete für Fiume diesen Hafen als einen gegen die deutsche Regierung auszuspielenden Trumpf, indem er hinzufügte: „Je schroffer die deutsche Regierung mit ihrer Tarifpolitik, mit ihrem Protektions- und Prohibitiv-System der ungarischen Industrie entgegentritt, desto mehr Vortheil erwächst daraus für Fiume, da sich die Fürsorge Ungarns für diesen Hafen steigert, weil er der einzige Weg ist, welcher für den Staat in die ganze weite Welt führt". Alsbald beeilte sich die ungarische Seebehörde, mit Subvention der Regierung einen regelmäßigen Dampfschiffsverkehr zwischen Fiume und den englischen Hafenplätzen einzurichten. Auch in den Jahren 1879 und 1880 nahm der ungarische Mehlerport nach England, welcher 1879 auf 873 391 Meterzentner gestiegen, 1880 aber wegen ungenügender Ernte auf 685 117 Meterzentner gesunken war, zum größten Theil den Weg über Fiume. Nur vereinzelt gingen in den Sommermonaten einige Sendungen unter Benützung des Wasserweges der Elbe über norddeutsche Häfen nach England ab. Diese letztere Richtung wurde von den Spedituren besonders deshalb gewählt, weil die Expedition auf der Elbe ohne Unterbrechung bewerkstelligt werden konnte, während bei der Richtung über Fiume mehrfach darüber zu klagen war, daß die vom Staate subventionirte Dampfschiffahrts-Unternehmung den Verkehr nicht mit der nöthigen Pünktlichkeit vermittelte. Die englischen Käufer erhielten die von ihnen bestellten Mehlsendungen manchmal um ganze 3—4 Wochen zu spät und erlitten in Folge dieser Verspätung nicht selten empfindlichen Schaden. Diesen Nachtheilen ist auch nicht durch den Vertrag vorgebeugt worden, welchen die ungarische Regierung unterm 31. Januar 1881 mit der Dampfschiffahrtsgesellschaft „Adria“ in Fiume abgeschlossen, wonach Letztere sich verpflichtete, monatlich regelmäßig elf und jährlich im Ganzen wenigstens 200 Fahrten zwischen Fiume und französischen, namentlich aber englischen Häfen gegen eine Subvention von 600 fl. für jede Fahrt auszuführen. Bei der Feststellung der direkten Tarife dieser Gesellschaft hat sich die ungarische Regierung einen weitgehenden Einfluß gesichert. Allein die von spekulativen Geldleuten gegründete und sogar geleitete Gesellschaft war nicht im Stande, den an sie gerichteten Anforderungen zu entsprechen, und ließ im Herbst 1883 in der ihr ergebenen Tagespresse für eine erneute Erhöhung der Staatssubvention auf insgesamt 400 000 fl. jährlich Stimmung machen. In Folge dessen entstand in Budapester Kreisen der Gedanke, das Schiffahrtsunternehmen einfach zu verstaatlichen, welcher indess bald wieder aufgegeben wurde. Von Budapest aus

wurde Fiume rücksichtslos begünstigt, wesentlich mit Hilfe einer energischen Eisenbahntarifspolitik. Zunächst gelang es der ungarischen Regierung durch ein Uebereinkommen mit der Südbahn, für Fiume wichtige Frachtvergünstigungen auszuwirken und dadurch den ungarischen Holzexport von Triest nach Fiume zu leiten. Holz war dem Volumen nach der bedeutendste Exportartikel Triest's und als solcher sicherte es ihm den Ruf, daß alle leeren oder entlöschten Segler jederzeit eine lohnende Rückfracht finden und nicht mit bloßem Ballast wieder auszulaufen genöthigt sein würden. Holz war überdies ein wirklicher Handelsartikel Triest's, da jeder Transitverkehr hier ausgeschlossen war. Bereits ist Triest in der Verladung von Faßdauben, Werk- und Nutzholz von Fiume überflügelt worden. Auch in anderen Artikeln gelang es überaus rasch, den Handelsverkehr eines Hafens zu heben, welcher bis dahin ein Stilleben geführt hatte. So wurden im Jahre 1881 u. A. befördert: nach Frankreich, Großbritannien und Brasilien: Mehl und Mahlprodukte aus österreichischen Häfen 265 500 Meterzentner, Fiume 422 000 Meterzentner; Reys und Oelsaat aus österreichischen Häfen 8 500 Hektoliter, Fiume 406 000 Hektoliter; Hülsenfrüchte aus österreichischen Häfen 16 000 Meterzentner, aus Fiume 5270 Meterzentner; Wein aus österreichischen Häfen 81 000 Hektoliter, aus Fiume 22 000 Hektoliter; Gerste aus österreichischen Häfen nichts, aus Fiume 16 000 Meterzentner; Faßdauben aus österreichischen Häfen 816 000 Meterzentner, aus Fiume 7 100 000 Stück. Die Mehltransporte nach Fiume erhöhten sich von 36 514 t im Jahre 1881 auf 73 426 t im Jahre 1882. Gleichzeitig nahm der Import Fiume's zu, namentlich in Petroleum und Reis. Im Jahre 1882 betrug Fiume's Verkehrsbewegung zu Wasser und zu Land 9 000 816 Meterzentner im Werthe von 96 Millionen Gulden und zeigte eine Steigerung gegen das Jahr 1881 von 2 465 801 Meterzentnern und 14 Millionen Gulden. Die Einfuhr aus Nordamerika, Großbritannien und Frankreich belief sich auf 435,460 Meterzentner im Werthe von 8 Millionen Gulden, d. i. um 159,694 Meterzentner im Werthe von 1,8 Millionen Gulden mehr als im Jahre 1881. Die Ausfuhr nach Großbritannien und Frankreich erhöhte sich von 1115 295 Meterzentner im Werthe von 14 Millionen Gulden im Jahre 1881 auf 1 900 450 Meterzentner im Werthe von 19 Millionen Gulden im Jahre 1882. In dem Bericht der Ungarischen Staatsbahnen für 1882 hieß es: „Durch zahlreiche besondere Begünstigungen ist es auch gelungen, die vaterländische Industrie dauernd mit Fiume zu verknüpfen; dahin gehören die Reexpeditions-Begünstigungen, welche für Pest und andere Märkte mit Bezug auf Getreide, Zucker, Jute, Säcke

u. s. w. gewährt wurden. Durch viele sowohl auf den Bahnen wie auf der Save und Donau erstellte direkte Tarife ist es endlich gelungen, die ungarischen, bosnischen, serbischen und rumänischen Hinterländer, so weit als möglich ist, in den Interessen- und Machtbereich Fiumes einzubeziehen.“ Bis zu Beginn des Jahres 1883 hatte ausschließlich die Südbahngesellschaft die Vermittelung des Verkehrs zwischen Fiume und seinem Hinterlande in Händen. Mit der Vollendung der Strecke Budapest—Fünfkirchen ist inzwischen die ungarische Regierung in den Besitz einer neuen gegen die Südbahn konkurrierenden Verbindungslinie der Hauptstadt mit dem Hafen (Budapest—Dombowar—Zakany—Fiume) gelangt und hat ihr Tarifirungsrecht derart ausgenützt, daß Ungarns gesammte Ausfuhr zunächst an Getreide, Mehl und Holz Fiume gesichert ist.

Mit der Hebung Fiume's wollten sich die Ungarn nicht nur von Oesterreich und Triest, sondern auch von Deutschland und dessen Eisenbahnen unabhängiger machen. In parlamentarischen und Regierungskreisen hoffte man, über Fiume durch billigere Frachten auf den westeuropäischen Märkten konkurrenzfähiger auftreten und so die nationale Arbeit unterstützen zu können und man stellte dabei allerlei schöne Berechnungen an, ohne mit den Getreidespekulanten der Budapester Börse gerechnet zu haben, welche inzwischen mehr als einmal durch eine unbegründete Hauffe die ungarische Getreideausfuhr mehr geschädigt haben als selbst die wohlwollendeste Tarifpolitik der Regierung hätte nützen können.

Für Fiume ist ungarischerseits viel gethan worden und in der That hat es sich als Hafenstadt gehoben, vorerst indeß nicht auch als Handelsplatz.

Deutschland
und Triest.

Von österreichischer Seite hat man in neuerer Zeit wiederholt versucht, Deutschland für Triest zu interessiren und die hohe Bedeutung des österreichischen Hafens für den deutschen Handel hervorzuheben. Man sprach von dem „Hamburg der Adria“, von dem „Liverpool Südeuropas“, man versicherte, daß der naturgemäße, der einzig direkte Absatzweg für den deutschen Handel nach dem Osten über Oesterreich und dessen bedeutendsten Hafen Triest führe, und bezeichnete es als unbegreiflich, daß noch zwölf Jahre nach Eröffnung des Suezkanals die meisten für Indien, China und Japan, sowie für Australien bestimmten Waaren aus Deutschland ihren Weg auf englischen Dampfern über England nehmen und einen großen Theil von Europa umschiffen; man erklärte zum Mindesten Triest zum Stapelplatz für alle jene indischen und ostasiatischen Produkte, welche für den Konsum Süd-Deutschlands und der Schweiz, Ober-Italiens und Oesterreichs

bestimmt sind, zum Hauptdepot aller jener Fabrikate, welche aus den genannten Ländern nach dem Osten zur Beförderung gelangen; man frug, wie es Deutschland gleichgültig sein könnte, ob die Stapelplätze der Adria und des Mittelmeeres, über welches der deutsche Kaufmann seine überseeischen Einkäufe und Verkäufe besorgt, auf französischem, italienischem und österreichischem Staatsgebiet liegen, ob jeder Unterschied des Germanismus und Romanismus auf diesem Felde der materiellen Interessen verwischt sein sollte? Wenn nun auch in diesen Fragen ein berechtigter Kern steckt, so wird man es in Oesterreich dem deutschen Handel wohl nicht verdenken können, wenn er im Hinblick auf die Stagnation von Triest und insbesondere mit Hinweis auf die neuen österreichisch-ungarischen Differenzialzölle, welche in Deutschland die beiden adriatischen Häfen als begünstigte Konkurrenten erscheinen zu lassen geeignet sind, sich ebenfalls rücksichtslos diejenigen Wege sucht, welche die größten Vortheile verheissen.

Bisher ist Triest als Hafenplatz nur für Süddeutschland von einiger Bedeutung gewesen. Triest's unbedeutender Verkehr mit Nord-Deutschland hat sogar abgenommen, wie aus nachstehender Uebersicht hervorgeht, deren Angaben der österreichisch-ungarischen Waarendurchfuhrstatistik entnommen sind. Es betrug die Waarendurchfuhr durch Oesterreich-Ungarn

	1867	1881
	Meterzentner	
von Sachsen nach Triest	12 260	16 009
„ Preußen nach Triest	28 983	8 680
„ Süd-Deutschland nach Triest	34 458	76 628
zusammen	75 701	101 317
von Triest nach Sachsen	26 008	19 418
„ „ „ Preußen	30 942	15 948
„ „ „ Süd-Deutschland	58 579	83 967
zusammen	115 529	119 333

Diese Zahlen erscheinen in ihrer vollen Geringsfügigkeit, wenn damit die italienisch-deutsche Waarendurchfuhr durch Oesterreich-Ungarn verglichen wird, welche im Jahre 1881 von Deutschland nach Italien 248 448 Meterzentner und von Italien nach Deutschland 788 877 Meterzentner betrug.

An dem Güterverkehr zwischen Triest und Deutschland waren mit nennenswerthen Mengen folgende Waaren betheiligt:

I. Export nach Triest 1881

	aus	aus	aus
	Süd-Deutschland	Sachsen	Preußen
	Meterzentner	Meterzentner	Meterzentner
Spiritus	4 067	3 986	6 704
Kaffee	2 187	1	—
Pflanzen	2 658	40	—
Bier	1 492	5	—
Weine	558	7	—
Mineralien	656	28	—
Baumwollgarne	290	67	8
Leinengarne	127	112	—
Wollengarne	101	40	—
Baumwollwaaren	11 174	1 313	38
Leinenwaaren	764	109	11
Wollenwaaren	5 842	1 787	66
Seidenwaaren	532	68	2
Kleidungsstücke u. s. w.	207	71	12
Papier u. s. w.	1 304	297	16
Leder, Lederwaaren	1 322	138	54
Holz und Brennwaaren	9 822	204	65
Glas- und Glaswaaren	2 559	3 441	50
Steinwaaren	1 684	4	—
Thonwaaren	1 804	179	813
Eisen- und Stahlwaaren	6 331	486	595
Metallwaaren	3 090	247	9
Instrumente	812	431	6
Maschinen	2 896	495	17
Kurzwaaren	5 920	122	22
Chemische Stoffe	3 870	1 353	30
Kerzen und Seifen	509	15	—
Zündwaaren	1 389	142	19
Literatur und Kunstgegenstände	133	297	1.

II. Export von Triest 1881

	nach	nach	nach
	Süd-Deutschland	Sachsen	Preußen
	Meterzentner	Meterzentner	Meterzentner
Kaffee	656	255	609
Südfrüchte	34 618	10 872	10 792
Tabak	700	2 455	36
Pflanzen	5 523	983	337

	nach Süddeutschland Meterzentner	nach Sachsen Meterzentner	nach Preußen Meterzentner
Eier, Milch u. s. w.	1 541	245	855
Oele	5 773	3 053	2 124
Weine	28 964	84	69
Arznei, Parfumerie	507	415	93
Mineralöl	890	—	4
Gummi, Harze u. s. w.	1 826	95	74
Chemische Hilfsstoffe	729	—	—

Nicht vergessen soll werden, daß Triest für Deutschland bereits einmal von großer Bedeutung geworden ist und zwar im Jahre 1870/71 während des Krieges gegen Frankreich als Nothhelfer. In Folge der Sperre der deutschen Häfen durch den auf der See überlegenen Feind mußte der überseeische Verkehr Deutschlands kurze Zeit eine andere Straße aufsuchen und ein großer Theil desselben ging über Triest. Damals stieg Triest's Ausfuhr von 68 Millionen Gulden im Jahre 1869 auf 104 Millionen Gulden im Jahre 1871, und es bewährte sich des deutschen Reichskanzlers Vorausblick, von welchem man mit Genugthuung und Dank in Wien zu erzählen wußte, wie er im Jahre 1866, kurz vor dem Ausbruche des deutschen Krieges, in seiner Eigenschaft als preußischer Ministerpräsident bei Abschluß des Schutz- und Trutzbündnisses mit Italien den Forderungen des letzteren gegenüber, welche sich auch auf Triest erstreckten, geäußert habe: „Triest bleibt unter allen Umständen ein deutscher Hafen!“

Der wunde Punkt Triest's ist — wie bei Fiume — seine Lage dem Lande gegenüber. Rings von dem Steinmeer des Karstes umschlossen, entbehrt es eines Hinterlandes oder sieht doch zum Mindesten aus Mangel an Wegen den Verkehr mit demselben erschwert und vertheuert, während von den norddeutschen Häfen zahlreiche schiffbare Ströme in das weite Binnenland führen. Was die Ungunst der Lage versagte, hätte man nun mit Hilfe der modernen Verkehrsfortschritte, durch den Ausbau von Eisenbahnen zwischen Oesterreich und der Adria leidlich ausgleichen können; allein man hatte in Wien, wo man den Bahnbau als ein Geschäft, als ein neues Objekt der Spekulation betrachtete und der Freiheit des Geldschwindels fröhnte, kein Verständniß für die Nothwendigkeit einer Bahnverbindung mit Triest. Seit 1851 stand Wien durch Schienenstränge mit norddeutschen Häfen in Verkehr und erst sechs Jahre später baute der Staat die Südbahn, um dieselbe unbegreiflicher Weise der Ausbeutung des Privatkapitals zu überlassen — zu seinem und des Landes größtem Schaden, was

Triest's
Ueberland-
wege.

sich schon bei Ausbruch des Krieges von 1859 genugsam herausstellte. Solch' ein Fehler läßt sich nicht leicht wieder gutmachen. Vergebens hat in einer Denkschrift von 1877 Max Maria von Weber als k. k. Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen die Wiederverstaatlichung der Südbahn vorgeschlagen, wozu Oesterreich nur schwer die Mittel aufbringen konnte. Während der bahnlosen Zeit suchte und fand damals Oesterreichs Handel den Weg nach Norden und gewöhnte sich schnell an den Verkehr mit den belebten und günstig gelegenen Plätzen der Nordsee, und so verwirklichte sich die Gefahr, welche die österreichische Regierung in ihren Motiven zur Predilbahnvorlage vom Jahre 1872 erst als bevorstehend befürchten zu müssen glaubte, „Triest nicht nur von der Theilnahme an diesem wichtigen Zweige des Welt-handels (europäisch-indischer Transitverkehr), sondern auch von der Mittheilung des aus seinem natürlichen Hinterlande, und zwar aus Inner-Oesterreich, der Meeresküste zustrebenden Verkehrs großentheils ausgeschlossen zu sehen.“ Inzwischen war — seit 1867 — durch Eröffnung der Brennerbahn Innsbruck—Bozen—Ua—Verona statt Triest's Venedig zum nächstgelegenen Seehafen West-Oesterreichs und Süd-Deutschlands erhoben worden. Zu Gunsten Genua's lenkte dann die Durchstechung des Mont-Cenis einen großen Theil des westeuropäischen Verkehrs von der Adria ab und die Gotthardlinie scheint vollends den großen internationalen Verkehr, zum Theil mit Hilfe von Brindisi, in welchem nach Ausbau der italienischen Bahnen über Livorno und Ancona ein neuer wichtiger adriatischer Hafen erstand, an sich zu ziehen. Bis zur Gegenwart ist Triest's Eisenbahnverbindung mit dem Hinterlande eine mangelhafte und im vollen Wortsinne eingeleistete geblieben, dazu erscheinen die Eisenbahntarifen zwischen ihm und den meisten binnenländischen Plätzen größer, als jene von Fiume, Venedig und Genua, und so beschränkte sich Triest's Verkehrsgebiet auf seine nächste Umgegend. Diesem Uebelstande mußte abgeholfen werden — im Interesse Triest's und Oesterreichs, gleichzeitig aber auch im Interesse Deutschlands, welchem jede Verkehrsverbesserung mit den südlichen Häfen mittelbar zu Gute kommt.

Zu Gunsten Triest's ist die österreichische Regierung bereits erfolgreich durch eisenbahntarifpolitische Maßnahmen eingeschritten. Triest war sowohl Fiume, wie Venedig und Genua gegenüber insofern im Nachtheil gewesen, als man von diesen Häfen billiger als von Triest aus nach dem Norden verfrachten konnte. Diese Ungleichheiten sind beseitigt worden. Auch hat die österreichische Südbahn seit Juli 1882, d. i. seit Eröffnung der Gotthardbahn, erhebliche Tarifermäßigungen eintreten lassen und verfrachtet u. A. seither von

Triest nach Wien 100 kg Petroleum zu 117 fr., 100 kg Kaffee zu 151 fr., 100 kg Reis zu 108 fr., und da die Entfernung Triest-Wien 596 Kilometer beträgt: Petroleum zu 1,96 fr., Kaffee zu 2,51 fr., Reis zu 1,81 fr. für den Tonnenkilometer. Außerdem ist seit Dezember 1882 sowohl der sächsisch-indische, wie der sächsisch-Triester Verkehrs-Verkehr, letzterer für die Levante, in Kraft getreten, der sich von Triest über Oesterreich, Sachsen bis Görlitz erstreckt und diesen absolut niedrigsten Frachtsatz auch auf die übrigen Waaren der Ein- und Ausfuhr ausdehnt. Triest's Forderung, „daß man nach keinem Orte Oesterreichs von irgend einem Hafen billiger verfrachten kann, als von Triest“ ist im Großen und Ganzen erfüllt worden, nicht aber auch der weitergehende Wunsch nach einer direkten und unabhängigen Eisenbahnverbindung des Triester Hafens mit der Rudolf-Bahn und mit der Fortsetzung über die Tauern nach einer geeigneten Station der Giselabahn.

Am 1. August 1884 wird die Arlberg-Bahn eröffnet werden und Oesterreich hiemit eine selbstständige, von Deutschland und von Italien unabhängige Schienenstraße nach dem Westen erhalten. Die Arlbergbahn wird in Oesterreich zunächst als eine Hauptverkehrsline betrachtet und soll als solche durch eine eigene staatliche Trajektschiffahrt auf dem Bodensee nach den schweizerischen wie nach den süddeutschen Häfen desselben im Anschluß an die dort mündenden Bahnen fortgesetzt werden. Auf der Arlbergbahn sollen vor Allem Getreide und Vieh aus Ungarn, Rumänien und Serbien nach Süddeutschland, Frankreich und der Schweiz zu möglichst niedrigen Tarifen verfrachtet werden. An Stelle von Passau und Regensburg sollen Linz und Braunau zu Umschlagplätzen für die auf der Donau beförderten Transporte zur Weiterleitung über die Arlbergbahn eingerichtet werden. In der Richtung nach Westen wird Oesterreich bei den tarifpolitischen Vereinbarungen mit den konkurrierenden und anschließenden Eisenbahnen die Arlbergbahn beleben und seine Verkehrsinteressen wirksam vertreten können. In der Richtung nach Osten dagegen wird die Arlbergbahn mehr den südwestdeutschen Verkehrsinteressen zu statten kommen und von ihnen als Konkurrenzlinie der Gotthardbahn und Genua für den Verkehr nach den Häfen des adriatischen Meeres auszunützen sein, namentlich wenn die langgeplante Bodensee-Gürtelbahn auf deutscher Seite endlich zu Stande kommt.

Die Gotthard-
bahn.

Im wirtschaftspolitischen Interesse Deutschlands ist zu wünschen, daß seine Verkehrsbeziehungen zu den Mittelmeerbahnen in jeder Weise gefördert und erleichtert werden, namentlich durch Handhabung einer zielbewußten Tarifpolitik auf den bestehenden, sodann durch Begünstigung neuer Eisenbahnen. Schon im Jahre 1854 hatte sich Oester-

reich in der Semmering- und Karstbahn einen Alpenübergang geschaffen. Im Jahre 1871 wurde von französischer Seite der Mont-Cenis durchbohrt, obschon Frankreich über Marseille bereits die unmittelbarste Verbindung mit dem Mittelmeer besaß. Erst 1867 erhielt mit der Brennerbahn auch Deutschland eine Schienenstraße über die Alpen, um von derselben volle fünfzehn Jahre hindurch bis zur Eröffnung der Gotthardbahn 1882 abhängig zu bleiben. Bis dahin mußten sich Deutschland und Italien der französischen und österreichischen Tarifpolitik unweigerlich fügen. Die Brenner- und die Gotthardbahn können indessen, wenigstens so lange sie als Privatgesellschaften, deren Aktien sogar Gegenstand des Börsenspiels geworden sind, auf möglichst hohen Gewinn bedacht und zu diesem Behufe statt in Konkurrenz mit einander in Fühlung und Kartell treten müssen, den berechtigten Verkehrsbedürfnissen Deutschlands und auch der anderen unmittelbar beteiligten Länder nicht genügen, was nur allzuvielen Klagen aus Deutschland und Italien vollauf bestätigten.

Wie bekannt, setzt sich das Gesamtanlagekapital der Gotthardbahngesellschaft wie folgt zusammen:

deutsche Subvention	50 000 000	frcs.	
italienische "	55 000 000	"	
schweizerische "	28 000 000	"	113 000 000 frs.
5proz. Obligationen	80 000 000	"	
Stamm-Aktien	34 000 000	"	
Spezial-Subvention für die Ceneri- Linie	6 000 000	"	
5proz. Obligationen für die Ceneri-Linie	5 000 000	"	125 000 000 frs.
			<u>Insgesammt 258 000 000 frs.</u>

Nach Verzinsung der Obligationen konnte die Gesellschaft im Jahre 1882 bereits 425 000 frcs. Reingewinn an die Aktionäre vertheilen, was einer Verzinsung von 6,25 frcs. per Aktie entspricht. Stellt sich ein höherer vertheilbarer Betrag heraus als 7 pCt. auf die Aktien, so soll vertragsmäßig die Hälfte des Ueberschusses an die subventionirenden Staaten gezahlt werden, übersteigt die Rente 8 pCt., so findet eine Reduktion der Taxen statt.

An Bahnlinien hatte die Gesellschaft fertigzustellen: die Stammelinie Immensee-Pino mit 176 km, die Monteceneri-Linie Giubiasco-Chiasso mit 52,5 km, die Sackbahn Cadenazzo-Locarno mit 12,5 km, zusammen 241 km. Der Bau der Zufahrtlinien Immensee-Rüschnacht-Luzern mit ca. 19 km und Arth-Zug mit ca. 16 km blieb vorerst ausgefetzt, doch hat die Gesellschaft, sobald ihre finanziellen Mittel

dies gestatten (worüber der Bundesrath zu entscheiden hat), die zurückgestellten Linien auszubauen. Die Eröffnung der Gotthardbahn erfolgte am 1. Juni 1882.

Nach Artikel 5 des zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz abgeschlossenen Gotthardbahnvertrages vom 31. Oktober 1871 hat die Gesellschaft mit den italienischen Eisenbahnen auf Verlangen direkte Tarife herzustellen, und zwar:

- 1) für Reisende: I. Klasse 50 Cent., II. Klasse 35 Cent., III. Klasse 25 Cent. per Schweizerstunde mit Tarzuschlag von 50/0 für Strecken mit Steigungen von 150/00 und darüber,
- 2) für Waaren: Eilgut 45 Cent.,
- 3) für Rohstoffe: 5 Cent. die Tonne mit einem Zuschlag von 3 Cent. für Strecken mit Steigungen von 150/00 und darüber.

Für andere Waaren darf die Tare 14 1/2 Cent. per Tonne und Kilometer, von 19 1/2 Cent. per Tonne und Kilometer für Strecken mit Steigungen von 150/00 und darüber nicht übersteigen. Unter Rohstoffen werden verstanden: Kohlen, Coke, Mineralien, Erden, Dünger, Schwefel, Steine, Holz etc. und dahin werden auch gerechnet: Eisen und grobe Eisenwaaren in ganzen Wagenladungen.

Wie leicht vorauszusehen war, haben sich diese Bestimmungen lediglich für die Gotthardbahngesellschaft ausreichend erwiesen, deren Tarife von Anfang an zu hoch — beiläufig um etwa 26 Proz. höher als auf der Brennerbahn — festgesetzt und erst dann, aber unzulänglich, ermäßigt worden sind, als von Seite der deutschen Eisenbahnen und der französischen Konkurrenz zu Gunsten Marseille's dazu ernstlich genöthigt wurde. Deutschland, Italien und die Schweiz haben für die Gotthardbahn aus Staatsmitteln 113 Mill. frcs. angewendet und auf Grund dieses Beitrags das Recht und die Pflicht, die Verwaltung durch eine strenge Beaufsichtigung maßgebend zu beeinflussen. Man hätte die Gelegenheit, sich durch den Ankauf der vor Bewilligung der Nachtragsubvention auf 20 frcs. gefallenen Aktien — nach dem Beispiele Englands mit den Suez-Kanal-Aktien — einen dominirenden Einfluß im Verwaltungsrathe der Gotthardbahn zu sichern, nicht unbenützt verstreichen lassen sollen, anstatt die Aktien der internationalen Börsenspekulation zu überlassen. Auf eine allseitige Wahrnehmung der Verkehrsinteressen Deutschlands, Italiens und der Schweiz wird erst dann zu rechnen sein, wenn die Gotthardbahn einer gemeinsamen Verwaltung der beteiligten Staaten unterstellt worden sein wird.

In Folge der hohen schweizerischen und italienischen Tarife hat Westdeutschland aus der Benützung der Gotthardbahn noch nicht alle jene Vortheile ziehen können, welche es auf Grund der Wegeabkürzung

der neuen Linie zu erwarten berechtigt war. Die schweizerischen wie die italienischen Frachtantheile beruhen auf wesentlich höheren Einheitsätzen als die deutsch-österreichischen und vertheuern — abgesehen von einigen Ausnahmetarifen — die Gotthardbahn derart, daß unter Umständen selbst für den westdeutschen Verkehr die Brennerbahn vortheilhafter ist, zumal die Schweizer und Italiener noch ziemlich hohe Expeditions- und Uebergangsgebühren besonders berechnen. So kam sich Deutschlands Kohlenexport nach Italien nicht entwickeln und bleibt unbedeutend, obschon auf den deutschen Strecken die Tarife nur 1,8 Pf. für den Tonnenkilometer betragen und auf 1,2 Pf. ermäßigt werden sollen, da auf den schweizerischen Strecken 2,4 Pf. und auf den norditalienischen Eisenbahnen bis zu 7 Pf. per Tonnenkilometer erhoben wurden. Wenn die italienischen Eisenbahnen noch fernerhin die englische Kohle begünstigen, weil diese von Genua aus längere Strecken zu befahren hat, so wird man deutscherseits versuchen müssen, aus ähnlichen Erwägungen für Gemüse, Wein und Vieh aus Italien billige Tarife zu verweigern, um so auf die italienischen Eisenbahnen, welche englische Kohlen auf der Strecke Genua—Mailand um 4,2 Pf. per Tonnenkilometer, also um 40 Proz. billiger als deutsche Kohlen von der Gotthardbahn, befördern, einen gelinden Druck auszuüben, damit dieselben endlich auch der Gotthardbahn diejenigen Tarifbegünstigungen einräumen, welche sie der Brenner- und der Mont-Cenis-Bahn bewilligen. Auch die höheren Frachtantheile schweizerischerseits lassen sich auf die Dauer nicht aufrecht erhalten.

Vielleicht daß die direkte Ausfuhr deutscher Kohle nach Italien durch den neuen Kanal Villorosi erleichtert wird. Die Transportkosten auf dem Wasserwege von Locorno auf dem Langensee und dem Kanal Villorosi nach Mailand werden trotz der Umladungskosten eine Ersparniß bieten gegen die bisherige Eisenbahnbeförderung auf der Strecke Bellinzona—Lugano—Chiasso—Mailand.

Wie in Deutschland, so klagt man auch in Genua über die Höhe der Gotthardtariife, welche mittelbar Rotterdam und Antwerpen begünstigen, obschon dieselben für die Gotthardbahn keinerlei Opfer gebracht haben. Von diesen Häfen aus werden in Folge der Konkurrenz des Seeweges Getreide, Häute, Kolonialwaaren 2c. nach Süddeutschland, der Ostschweiz und sogar nach Südtirol billiger befördert als von Genua aus, und das hält man in Genua für unzulässig.

Deutscherseits ist gegen alle diese Mißstände energisch und keineswegs ohne Erfolg angekämpft worden. Eine Anerkennung in dieser Hinsicht, wenn auch eine solche wider Willen, findet sich in dem Bericht der „Kaufmännischen Gesellschaft Zürich“ für 1882, wo von den

Härten des bei der Gotthardbahn eingeführten Staffelsystems gesprochen und nicht ohne Bitterkeit hinzugefügt wird, daß wir „Schweizer, die wir doch auch etwas zum Baue dieser Linie beigetragen haben, dazu ausersehen worden sind, unsern deutschen Nachbarn zu billigen Frachten zu verhelfen“. Damit will der erwähnte Bericht freilich nicht gesagt haben, „daß sich Deutschland in allen seinen Forderungen, die es mit viel Geschick zur Geltung gebracht hat, befriedigt fühle“.

Eine auf Veranlassung des „Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen der Saar-Industrie“ zu Saarbrücken von Franz Woas abgefaßte Denkschrift über die deutsch-italienischen Tarifverhältnisse vom Frühjahr 1883 hat die deutschen Anschauungen darüber in folgenden Sätzen zusammengefaßt: Im Allgemeinen sind die z. Z. bestehenden Tarifverhältnisse keine gesunden; sowohl die schweizerischen als namentlich die italienischen Tarife sind gegenüber den deutschen in Grundtaxe und Expeditionsgebühr unbegründet hoch; ebenso sind aber auch für einzelne Sätze deutschen Antheils, namentlich für Kohlen, Glas und selbst Eisen, Herabsetzungen wünschenswerth. Außerdem passen die italienischen Tarife ihrer ganzen Konstruktion nach weder hinsichtlich der umständlichen Klassifizierung noch in Bezug auf das ihnen zu Grunde gelegte Zonensystem zu den deutsch-schweizerischen.

Als im Jahre 1867 die Brennerbahn eröffnet wurde, nahm der Deutschland
und Genua. Waarenverkehr auf dem direkten Ueberlandwege zwischen Deutschland und Italien, welcher bis dahin kaum nennenswerth gewesen war, rasch einen gewaltigen Aufschwung. Dank der ungemein speziell durchgeführten Durchfuhrstatistik Oesterreichs und Ungarns läßt sich dieser Verkehrsaufschwung genau verfolgen:

	Deutschlands Export nach Italien	Italiens Export nach Deutschland
	in Meterzentnern	
1866	1 969	151
1867	23 756	25 154
1868	62 568	58 211
1869	136 116	74 666
1871	225 344	528 466
1875	365 541	605 464
1877	345 992	732 684
1878	300 403	615 495
1879	238 682	672 275
1880	336 336	804 054
1881	248 448	788 877

Wie vor fünfzehn Jahren die Brennerbahn, so hat nunmehr der neue Schienenweg durch den Gotthard seinen belebenden und befruchtenden Einfluß auf den deutsch-schweizerisch-italienischen Waarenaustausch zu zeigen. Den Erzeugnissen des südlichen Himmels ist ein neuer Weg nach dem Norden gebahnt, den Artikeln des nordischen Gewerbefleißes die Ausfuhr nach dem näheren und ferneren Süden erleichtert worden und in der That sind in zunehmenden Mengen auf der Gotthardbahn seit der kurzen Zeit ihres Betriebes Gemüse, Obst, Weine, Geflügel, Schlachtvieh *ic.* von Italien nach Deutschland und andererseits Eisen und Kohlen aus dem Dortmund und Saarbrücker Revier, Gasohlen aus dem Gelsenkirchener Bezirk, Holz aus dem Schwarzwald und den Vogesen, Garne aus dem Elsaß, Spiritus und Zucker *ic.* nach Italien verfrachtet worden. Immerhin ist es der deutschen Industrie noch nicht gelungen, auf dem italienischen Markt gegenüber der englischen und französischen Konkurrenz in erwünschter Weise festen Fuß gefaßt zu haben. Nach Ueberwindung der Schwierigkeiten der ersten Einführung, in besserer Erkenntniß der Eigenthümlichkeiten des Marktes und unter günstiger zu gestaltenden Gotthardbahntarifen dürfte auch für Deutschlands Industrie und Handel der erwartete Erfolg in einem Lande nicht ausbleiben, welches sich wirtschaftlich zusehends emporgearbeitet hat und nicht nur innerlich mehr und mehr erstarkt, sondern auch durch seine günstige Lage im Mittelmeer unter den veränderten Verkehrsverhältnissen berufen zu sein scheint, als Spediteur und Vermittler im Welthandel eine immer einflußreichere Stellung einzunehmen.

In der Sitzung des italienischen Senats vom 11. April 1885 äußerte Minister Mancini, daß Italien ein seefahrender Staat sei und im Seehandel die Grundlage seiner Existenz habe. Auf die Entwicklung seiner Seeschifffahrt, welche sich von 1871 bis 1880 von 8,4 auf 9,8 Millionen t hob, hat Italien in neuester Zeit besondere Sorgfalt und durch Gesetz vom 24. März 1881 behufs Untersuchung der bestehenden Zustände der Handelsmarine und ihrer Hebung eine parlamentarische Kommission eingesetzt, deren umfangreicher Bericht (*Inchiesta parlamentare sulla Marina mercantile 1881—1882*, 6 Bde.) in folgenden Anträgen gipfelt: Gründung eines Ministeriums der Handelsmarine, respektive einer eigenen Sektion im Handelsministerium; Verbesserung des Systems und der Einrichtung der See-Asskuranzen; Errichtung einer Invalidenkasse für die Handelsmarine mit staatlicher Subvention; Erwägung der Frage wegen Gründung von Kolonien und Faktoreien; Untersuchung der sozialen Lage der Matrosen und Schiffsbediensteten; Subvention des Schiffbaues im Allgemeinen und

Gewährung von staatlichen Prämien für den Bau der Dampfschiffe; Berücksichtigung des einheimischen Maschinenbaues bei deren Ausrüstung; Zusicherung von Schifffahrtsprämien für italienische Segelschiffe weiter Fahrt oder großer Cabotage; Herabsetzung gewisser lokaler Taren; Revision der Schifffahrt-Gesetzgebung in einigen Punkten; Veränderungen im Consulardienste, um denselben den Interessen des Handels und der Schifffahrt nützlicher zu machen u. s. w.

Nicht Venedig, sondern sein alter Nebenbuhler, Genua, ist die erste Hafen- und Handelsstadt Italiens. Von den gesammten Zolleinnahmen des Königreiches wird nahezu die Hälfte in Genua erhoben, dessen Einfuhr im Jahre 1880 einen Werth von 319,3 Millionen Lire hatte. Seit der Eröffnung der Gotthardbahn ist Genua auch für das Ausland an die erste Stelle gerückt worden, insbesondere für das industriereiche Westdeutschland, welches bisher für seinen Verkehr mit Italien und der Levante auf Marseille oder Triest-Venedig angewiesen war, insoweit es sich nicht der Nordseehäfen bediente. Mit Hilfe ausgedehnter Dampfschiffsverbindungen unterhält Genua einen lebhaften Handel mit dem Süden Italiens, mit der Levante, mit dem ferneren Orient und besonders auch mit Südamerika, wo in den Laplatastaaten zahlreiche italienische Ansiedelungen bestehen. Von dorthier kommt Genua's Handel in Häuten, Talg und Wolle. Wenn in Genua dem italienischen Kaufmann jener weitausschauende Unternehmungssinn innewohnt, welcher nicht in Börsenspekulationen, in leichtem, raschem und großem Gewinn, sondern in solideren und erspriesslicheren Werken seine Befriedigung findet, so wird dieser Hafenplatz nach Vermehrung seiner Zufahrtseisenbahnen und Schifffahrtsverbindungen, nach Vollendung der neuen großartigen Hafenbauten und Lagerräume, welche bei einem Aufwand von 25,7 Millionen Lire in den nächsten Jahren fertig gestellt werden sollen, nach Einbürgerung der Gotthardbahn als großer deutsch-schweizerisch-italienischer Handelsstraße, sich im Hinblick auf den Umschwung der Verkehrswege durch Eröffnung des Suezkanals zu einem Welthandelsplatz ersten Ranges aufschwingen, welcher in dem Verkehr zwischen Deutschland und Orient eine wichtige und einflussreiche Stellung einnehmen dürfte.

In ganz Italien strebt man zielbewußt und erfolgreich auch nach dieser Richtung hin vorwärts. Von Bedeutung für den deutsch-orientalischen Handelsverkehr über Italien wird die bevorstehende Reorganisation der italienischen Staatsbahnen sein. Bisher waren dieselben in vier Gruppen eingetheilt: in die kalabrisch-sikulischen, südlichen, römischen und oberitalienischen Bahnen. Letztere Gruppe, die „Alta Italia“, umfaßte bisher das seit 1878 im Staatsbetriebe

befindliche oberitalienische Bahnnetz in einer Länge von gegen 4000 km und erstreckte sich über ganz Oberitalien bis Bologna, Florenz und Pisa im Süden mit den Hauptplätzen Turin, Mailand, Verona, Padua, Bologna, Florenz und Pisa und mit den Häfen Genua, Venedig, Spezia und Livorno. Seit dem Jahre 1877 ist indeß statt dieser Quertheilung die Längentheilung des italienischen Staatsbahnnetzes in Aussicht genommen worden und zwar sollen zwei Gruppen, eine adriatische („Adriatica“) und eine mittelländische („Mediterranea“) von etwa 4000 km Länge geschaffen und die Manipulation des Betriebes unter Aufsicht des Staates Privatunternehmern in Pacht gegeben werden, worüber mit einigen internationalen Bankhäusern im Herbst 1883 verhandelt wurde. In einer kleinen gedankenreichen Schrift „Die neuen oberitalienischen Eisenbahnbauten etc.“ (Wien 1885) hat ein tüchtiger Fachmann, Civil-Ingenieur L. v. Bernuth in Wien, die Vortheile dieser neuen von Depretis angeregten Längengruppirung der italienischen Bahnen angedeutet, indem er darauf hinwies, wie hiedurch die handels- und verkehrspolitische Bedeutung Italiens als eines gewaltigen Güter-Molo's und internationalen Spediteurs für Mitteleuropa zum ersten Male veranschaulicht und Angesichts der großen Anstrengungen Italiens zu Gunsten des Ausbaues seiner Zufahrtsbahnen, Binnenwege und Meereshäfen sicherlich in nicht langer Zeit auch verwirklicht werden wird.

Im Herbst 1881 war in Mailand von einem großen Kanalplan die Rede, welchen ein dortiger Ingenieur entworfen hatte. Der neue Kanal sollte den Hafen von Venedig unter Benützung des Po's, des Kanals von Pavia, des Kanal Grande, des Tessinflusses und des Lago Maggiore bei Magadino mit der Gotthardbahn verbinden. Venedig gedachte hiedurch den Gotthard-Verkehr von Genua abzulenken, scheint indeß dieses Vorhaben zunächst mit Rücksicht auf den Zustand seines Hafens wieder aufgegeben zu haben.

Zu besserem Gedeihen bedarf überdies Genua eines industriell-productiven Hinterlandes, was Italien noch nicht ist, da Genua bisher nur die Hälfte der eingelaufenen Schiffe mit Rückfracht zu versehen vermochte, die andere Hälfte aber mit Ballast auslaufen lassen mußte. Nach Heranziehung der Getreidetransporte wird sich dieses Mißverhältniß noch steigern. Genua dürfte daher als Exporthafen besondere Vergünstigungen zu bieten in der Lage sein.

Seit Juni 1883 hat die „Navigazione Generale Italiana“, „um den in der Gotthardzone liegenden deutschen und schweizerischen Plätzen eine neue Straße zu eröffnen“, eine Dampferlinie von Genua über Marseille nach Barcelona eingerichtet, während gleichzeitig französischerseits von Marseille aus große Anstrengungen gemacht wurden, um

den Transit nach Spanien den französischen Bahnen zu erhalten. Mit der Errichtung weiterer neuer Dampfschiffahrtslinien beschäftigt man sich in Genua unausgesetzt.

Französischerseits hat man die bedrohlichste Seite der Gotthard-Die franzö-
sische Kon-
kurrenz.linie in der Möglichkeit erblickt, daß sie die deutsche Industrie veranlassen werde, unter Benützung des direkten und billigen Weges sich auf dem italienischen Markte auszudehnen und die französische Konkurrenz zurückzudrängen. Um dieser Gefahr wirksam entgegenzutreten, ist in einer im Auftrage Freycinet's verfaßten Denkschrift von Marteau „Le chemin de fer du Saint Gotthard et son influence au point de vue des intérêts français“ (Paris 1882) vorgeschlagen worden, einmal möglichst wohlfeile Bahntarife nach den italienischen Stationen einzuführen und sodann durch den Bau einer Simplonbahn einen für Frankreichs Industrie und deren Verkehr nach Italien noch vortheilhafteren Alpenweg zu eröffnen. In Italien verhält man sich indessen dem Simplonbahnprojekt gegenüber ziemlich kühl und auf eine Anfrage des schweizerischen Gesandten erklärte Minister Mancini im Frühjahr 1883, Italien werde sich an dem Projekte einer Simplonbahn finanziell nicht betheiligen.

Genua's überlegener Konkurrent im westlichen Mittelmeerbecken ist Marseille, wohin noch immer die schweizerische Textilindustrie mit ihrer ansehnlichen Ausfuhr nach dem Orient gravitirt. Für diese Ausfuhr besteht in Marseille ein bewährter Sonderdienst, zweimal wöchentlich mit fünfzügiger Lieferfrist, der mit den Schiffen der Messageries Maritimes, der Compagnie Fraissinet und den holländischen Gesellschaften nach der Levante korrespondirt. Gegenüber Marseille und dessen häufigeren und zahlreicheren Schiffsverbindungen, gegenüber dem ersten Handelshafen des reichen Landes, welches gerade im Mittelmeer und im Orient umfangreiche Kolonien besitzt und in seinem Interesse diesen Hafen nach allen Richtungen hin begünstigen muß, wird Genua nicht geringe Mühe haben, aufzukommen. Ergab doch ein Vergleich des Schiffsverkehrs von Genua und Marseille folgendes Ergebnis:

Eingegangen:

	1881	in Genua	in Marseille
Segelschiffe	5275	mit 558 679 t	5381 mit 905 999 t
Dampfer	2213	mit 958 106 t	4021 mit 2 870 269 t

Ausgegangen:

		von Genua	von Marseille
Segelschiffe	1852	mit 128 839 t	5405 mit 875 931 t
Dampfer	1788	mit 1,259 701 t	4005 mit 2 853 634 t

In dem Kampfe gegen Marseille hat Genua auf den ganzen und wirksamen Beistand des Deutschen Reiches oder vielmehr des deutschen Handels mit Sicherheit zu rechnen, wenn es seinerseits demselben meistbegünstigend entgegenkommt.

Schon bald nach Eröffnung der Gotthardbahn wußte das österreichisch-ungarische Konsulat in Marseille über die Rückwirkungen dieses Ereignisses zu Gunsten Genua's zu berichten. Schiffsladungen mit nach der Schweiz bestimmten Cerealien und nach München verkauften Wollladungen wurden von Marseille ab und nach Genua dirigirt. Bedeutende Marseiller Häuser, welche Fruchthandel betreiben, lassen die Ladescheine für Körner levantinischer Herkunft bereits auf den Einlaufshafen von Genua ausstellen, wenn ihre Endbestimmung Deutschland oder die Schweiz ist etc.

Wie Marseille mit Genua, so führt die reiche französische Paris—Lyon—Mittelmeer-Eisenbahn einen heftigen Konkurrenzkampf mit der Gotthardbahn. Um der Gotthardbahn die Spitze zu bieten und es namentlich zu verhindern, daß die großen Getreidefrachten von Marseille und ihren Strecken abgelenkt und nach Genua auf die Gotthardbahn geführt werden, hat sie im Verein mit den interessirten schweizerischen Bahnen im Mai 1883 auf der Strecke zwischen Marseille und den schweizerischen Hauptplätzen die nämlichen Tarife eingeführt, welche von diesen Plätzen und Genua über die Gotthardbahn bestehen, so daß durch sie die Tonne Getreide von Marseille nach Zürich ebenfalls wie von Genua nach Zürich um 32,49 frcs. verfrachtet wird, obwohl Zürich von Genua nur 516 km, von Marseille aber 807 km entfernt ist. In Folge dessen hat der Getreidehandel Genua's nach der Schweiz nicht jenen Aufschwung genommen, welcher nach der Abkürzung des Weges durch die Gotthardbahn in Aussicht zu stehen schien, und selbst in der Ostschweiz kann Genua gegen Marseille kaum erfolgreich konkurriren. In einem Schreiben vom 21. September 1883 an den Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Handelskammer von Genua auf diese Uebelstände hingewiesen und um Abhülfe derselben durch entsprechende Tarifreformen ersucht, damit nicht länger durch eine unnatürliche Tarifpolitik der vereinigten französischen und schweizerischen Bahnen in der Getreideversorgung der Schweiz Marseille die Herrschaft behalte, obschon doch seit Eröffnung der Gotthardbahn Genua hiefür der nähere und natürliche Hafenplatz geworden ist.

Es ist bemerkenswerth, daß unausgesetzt an die Erbauung neuer Alpenbahnen gedacht wird. So wurde Anfang 1883 über zwei Gesellschaften in Turin berichtet, von denen die eine den St. Bernhard durchstechen will, um in Konkurrenz mit der Gotthard-

bahn noch eine zweite Bahnverbindung zwischen der Schweiz und Ober-Italien herzustellen. Die andere Gesellschaft bezweckt die Durchtunnelung des Montblanc, um zwischen Savoyen und Ober-Italien eine neue Schienenverbindung zu schaffen, deren Konkurrenz den Mont-Cenis treffen würde.

Als Privatunternehmungen und daher zunächst auf Erwerb be- Neue Alpen-
bahnprojekte.
dacht, werden auf die Dauer Brenner- und Gotthardbahn den tarif-
politischen Anforderungen nicht genügen können, ebensowenig wie sie für den tagtäglich zunehmenden Verkehr ausreichen dürften. Auch die neue Arlbergbahn wird diese zwiefache Anzulänglichkeit nicht zu beseitigen im Stande sein. Man wird daher vom deutschen Mitteleuropa her ohne Engherzigkeit auf die Verbesserung und Vermehrung der beschienten Alpenübergänge nach dem Mittelmeere bedacht sein müssen und namentlich von Süddeutschland aus, welches den Nordhäfen ferner liegt, thatkräftig zu unterstützen haben, was nach dieser Richtung hin angestrebt wird.

Da wäre denn vor Allem das Projekt einer Predil-Tauernbahn von deutscher Seite zu begünstigen, welches zuerst von Triest aus angeregt worden. In einer Länge von etwa 280 km würde diese Bahn, von Görz aus im Sonzothal ansteigend, den Predil durchbrechen, in Tarvis einmünden, von Tarvis unter Benützung der Rudolf- und Südbahn nach Villach und Sachsenburg und von da über die Malnitzer Tauern und Gastein zur Salzburger Bahn bei Schwarzach führen. Hierdurch würden Triest und das deutsche Mitteleuropa nach Osten hin bis Frankfurt a. M. durchschnittlich um zwei- bis dreihundert Kilometer näher aneinander gerückt und ihre Verkehrsbeziehungen wesentlich erleichtert werden. Deutscherseits würde die Predil-Tauernlinie ihre natürliche Fortsetzung finden in der von bayerischen Industriellen bereits vorbereiteten und von der bayerischen Regierung begünstigten Bahn von Freilassing bei Salzburg aus über Mühldorf und Neumarkt nach Landshut zum unmittelbaren Anschluß an die Strecken nach Regensburg—Eger und Ingolstadt—Nürnberg. Allein die Ausichten für das Zustandekommen der Predil-Tauernbahn sind vorerst ziemlich gering, da es in Oesterreich nicht nur an Geld fehlt für den kostspieligen, auf 70 Millionen Gulden veranschlagten Bau, sondern auch an dem guten Willen, da in der Predil-Tauernbahn ein gefährlicher Konkurrent der verstaatlichten Rudolf-Bahn erblickt wird. Außerdem glauben engherzige Wiener von einer Predil-Tauernbahn eine allzu große Begünstigung Deutschlands auf Kosten von Oesterreich und Wien befürchten zu müssen. Dem Anscheine nach hat auch die Eröffnung der Gotthardbahn gewisse Kreise in Oesterreich noch nicht belehrt, daß es in

Oesterreichs eigenem Interesse liegt, den bisher unterschätzten oder wohl gar mißgünstig betrachteten Verkehr Deutschlands mit dem Orient über die österreichischen Grenzen zu leiten und mit österreichischen Transportunternehmungen zu befördern. Bisher hatte man sich in Oesterreich nach dieser Richtung hin große Versäumnisse zu Schulden kommen lassen, so daß Karl von Scherzer, der österreichische Generalkonsul in Leipzig, schon 1875 warnte: „Deutschlands Handel nach der Levante geht in jüngster Zeit nicht mehr wie sonst über Oesterreich, sondern über Italien und sogar über England“. Außerdem ist doch auch in Betracht zu ziehen, daß die Predil-Tauernlinie als kürzeste zwischen Deutschland und Triest nicht allein vom Standpunkte des deutschen, sondern auch von dem des österreichischen Exporthandels zu begünstigen ist, welch' Letzterer dadurch in die Lage kommt, auch Oesterreich und Süddeutschland gegenüber Hamburg und Bremen mit überseeischen Artikeln von Triest aus zu versorgen. In der Sitzung der Wiener Handelskammer vom 28. September 1882 wurde zwar ein Antrag, die Ablehnung des Tauernbahnprojektes noch schärfer zu formuliren, mit 11 gegen 10 Stimmen verworfen, die Ablehnung selber aber schließlich doch ausgesprochen.

Wie auch aus der schätzbaren Arbeit des Herrn Bezirkskommissärs H. Stöckl (in den „Mittheilungen des Deutschen und Oesterreichischen Alpenvereins“ vom Jahre 1883) hervorgeht, können für die Herstellung einer Tauernbahn nur folgende Richtungen in Betracht kommen:

- I. Radstadt (St. Michael im Lungau) — Spittal a. d. Drau;
- II. Eben (St. Michael i. L.) — Spittal a. d. Drau;
- III. St. Johann i. Pongau (Großarl- u. Maltathal) — Spittal a. d. Drau;
- IV. Schwarzach (Gastein-Malnitz) — Sachsenburg;
- V. Tarenbach (Kauris-Fragant) — Sachsenburg.

Als annehmbarste dieser Richtungen würde die vierte, zugleich den bekannten Badeort Gastein in den Verkehr ziehende Linie zu bezeichnen sein, da sie mit 70,6 km die kürzeste ist, einen niedrigen Uebergang und kleinen Tunnel erfordert und somit die geringsten technischen Schwierigkeiten und die verhältnißmäßig niedrigsten Kosten verursacht.

In der Erkenntniß, daß die Brennerbahn neben der nördlichen Zufahrtslinie über Kufstein noch eine weitere in nordwestlicher Richtung für die Heranziehung des südwestdeutschen und rheinischen Verkehrs bedürfe, hatte zuerst die österreichische Regierung die Erbauung einer Eisenbahn von Innsbruck aus dem Innthal über den Fernpaß in das Lechthal nach Kempten angeregt und erörtert, ohne indeß mit diesem Projekt bei der bayerischen Regierung ein Entgegenkommen zu

finden, welche von einer Fernbahn die Beeinträchtigung ihrer eigenen Einnahmen befürchten zu müssen glaubte. Damals — in der ersten Hälfte der siebenziger Jahre — wäre die Fernbahn, zu welcher schon im Jahre 1864 der wackere und hochverdiente bayerische Eisenbahnbaurath Ruhl and ein detaillirtes Projekt ausgearbeitet hatte, ohne Zweifel zu Stande gekommen, wenn nicht die bayerische Staatsbahnverwaltung engherzigen Sinnes entschiedenen Widerstand geleistet hätte. Erst in Folge dieser Haltung Bayerns wurde in Oesterreich das Arlbergbahnprojekt wieder aufgenommen und mit Hilfe der inzwischen emporgekommenen autonomen wirtschaftspolitischen Bestrebungen endlich durchgesetzt. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen, Angesichts der bevorstehenden Eröffnung der Arlbergbahn, ist an die Verwirklichung des Fernbahnprojektes kaum noch zu denken, da die Fernbahn für den Verkehr mit dem Bodenseegebiet der Arlbergbahn gefährliche Konkurrenz machen und Oesterreich seine Unterstützung und Mitwirkung versagen, vielleicht sogar die Erlaubniß zum Bau der Fernbahn auf seinem Gebiete verweigern würde. Im Jahre 1882 wurde das Fernbahnprojekt deutscherseits wieder aufgenommen und Ende 1882 überreichten verschiedene bayerische Körperschaften, darunter der Gemeinderath und die Handelskammer in Ulm, der Magistrat, der Handelsrath und das Fernbahnkomité in Kempten in Bayern, dem österreichischen Handelsministerium eine Petition mit der Bitte, dem österreichischen Staatsministerium den Bau der Fernbahn begutachtend zu empfehlen und denselben durch Ergreifen der Initiative bei dem bayerischen Staatsministerium um Verhandlungen wegen deren Weiterführung nach Augsburg und Kempten kräftig zu unterstützen. In Wien hat man diese Petition mit nicht geringer Verwunderung zur Kenntniß genommen und kurzer Hand zu den Akten gelegt.

Die Fernbahn sollte einerseits von Kempten andererseits von Augsburg ausgehend nach Lermoos und über den Fernpaß zur Station Imst der Arlbergbahn führen. Für Südwest-Deutschland und Rheinpreußen bleibt ohne Zweifel eine kürzere und konkurrirende Zufahrtsbahn zum Brenner für den direkten Verkehr mit Italien und den adriatischen Häfen ernstlich anzustreben. In Berücksichtigung der durch die Eröffnung der Gotthard- und Arlbergbahn neugeschaffenen Verhältnisse hat man im Herbst 1883 zu Augsburg ein früher aufgegebenes, nunmehr aber wieder aussichtsvoll gewordenes Projekt aufs Neue aufgenommen. Das Augsburger Projekt will von einer Station der Augsburg—Münchener Bahn, etwa von Mering, abzweigen, über Diessen nach Weilheim führen, wo die Bahn von München einmündet und bis Murnau weitergeht, und von Murnau aus über Partenkirchen, Mitten-

wald, Scharnitz, Seefeld und Petternau den Anschluß an die Arlbergbahn bei Zirl oder Völs erreichen. Hiedurch würde die Verbindung zwischen Augsburg und Innsbruck, welche bisher nur über München—Kufstein erfolgen konnte, um 60 km verkürzt und selbst München dem Brenner um 10 km nähergerückt worden, wodurch, abgesehen von der erwünschten Konkurrenz, auch der internationale Verkehr zwischen Westdeutschland und den adriatischen Häfen entsprechend begünstigt werden dürfte. In Anbetracht des voraussichtlichen starken Lokalverkehrs des Augsburger Projektes sollte Bayern nicht zögern, an die schnelle Durchführung desselben im Einvernehmen mit der österreichischen Regierung zu gehen, da sonst die Wichtigkeit dieser neuen Verbindung für den deutsch-italienisch-levantinischen Verkehr den nächstbetheiligten Interessenten begründete Veranlassung geben würde, sich mit der Bitte um Intervention gegen minder berechtigte Sonderinteressen an das Reich zu wenden.

Freundlicher ist von der Münchener Handelskammer der Plan einer direkten Eisenbahn von Chiavenna (Mailand) nach München über den Malojapafß aufgenommen worden. Dieselbe soll unter Benützung der schon vorhandenen Linie Mailand-Secco am Comersee entlang und im Thale der Mera zunächst nach Chiavenna geführt werden, von da in demselben Thale bis zum Malojapafße und über diesen hinweg ins Ober-Engadin gelangen und fortan dem Laufe des Inn durch das ganze Ober- und Unter-Engadin folgen, bei Finstermünz österreichisches Gebiet beschreiten und in Landeck, immer im Thale des Inn, die Arlbergbahn treffen, diese bis Imst benützen und von da auf dem auch für die projektierte Fernbahn in Aussicht genommenen Wege über Vermoos das bayerische Gebiet erreichen und über Partenfirchen—Murnau nach München gelangen. Die Kosten sind mit 75—80 Millionen frcs., indeß viel zu niedrig, veranschlagt worden. München und Südbayern würden durch diese mitten zwischen Gotthard und Brenner gelegene Linie in direkte Verbindung mit Genua gebracht; allein der Bau derselben steht wegen der großen Terrainschwierigkeiten und hohen Kosten wohl noch in weiter Ferne.

Alle diese neuen Alpenbahnprojecte verfolgen den Zweck, die Verbindungen Deutschlands mit Italien und den Mittelmeerhäfen zu vermehren, zu erleichtern und zu verbilligen. Alle sollten von Deutschland her gefördert und begünstigt werden, zumal sie mit den größten technischen, wirthschaftlichen und politischen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Leider besteht für keines dieser Projekte die Aussicht, in nächster Zeit verwirklicht zu werden. Zwischen Süddeutschland und dem Brenner kreuzen sich deutsche und österreichische, zwischen dem Brenner und der

Adria österreichische und und italienische Interessen. Wenn insbesondere der Bau der Preßilbahn, wie gelegentlich verlautete, aus strategischen Bedenken unterbleibt und somit auch das Tauernbahnproject fällt, wenn die Kreuzung der österreichisch-italienischen Interessen es dahin bringt, daß weder Triest noch Venedig durch kürzere Zufahrtsbahnen zum Brenner dem Süden und Westen des deutschen Reiches näher gebracht werden, so wird insbesondere Triest noch nachträglich unter den Folgen jener Uebereilung zu leiden haben, welche einstens mit Venetien das einst deutsche Friaul verschenkte.

In den Verkehrsverhältnissen zwischen Europa und der Levante haben sich im Laufe der Zeit mannigfache Wandlungen vollzogen. Bis zu Beginn des neunzehnten Jahrhunderts waren die direkten Karawanenwege nach dem Südosten unter Benützung der Donau und Save von Gradiska, Brod, Belgrad, Widdin zc. nach dem Innern der Balkanländer von Rußschuk an selbst bis Konstantinopel belebt, während daneben unter den adriatischen Häfen namentlich Venedig als Stapelplatz des Waarenverkehrs mit der Levante diente. Beide Wege verödeten indessen, als mit der Entwicklung der Dampfschiffahrt die großen Entfernungen auf der See immer leichter überwunden und hauptsächlich von den englischen Häfen im Verkehr nach der Levante Frachtsäcke eingeführt wurden, mit denen diejenigen des Festlandes nicht entfernt konkurriren konnten. Zwischen Land- und Seetarifen im mitteleuropäisch-levantinischen Verkehr bestehen Unterschiede, welche allem Anschein nach vorerst nicht ausgeglichen werden können. Massengüter gehen erfahrungsgemäß selbst von Süddeutschland billiger über die Nordsee als über Triest oder Sulina nach Konstantinopel. So zahlen 100 kg Manufakturen gewöhnliches Frachtgut von Wien nach Bukarest 15,93 frcs., dagegen auf dem Seewege von England über Braila nur 5,90 frcs. Von Galatz aus wird nach Danzig um etwa 30 Prozent wohlfeiler als direkt mit der Eisenbahn auf dem fünffach längeren Seewege um ganz Europa verfrachtet und so ist es erklärlich, daß zuweilen sogar Breslau Getreide von Jassy über Hamburg bezieht. Dazu treten noch als nur allzuhäufige Ausnahmefälle die billigeren Frachten von und nach englischen Häfen, namentlich wenn das Angebot überwiegt. Von London verfrachtet man nach Indien, von Antwerpen nach der Levante oft wohlfeiler als von Marseille. Zwischen London und Alexandrien sinken gelegentlich die Frachtsäcke auf 1 Mk. für 100 kg, während sie zwischen Alexandrien und Triest 6 Mk., zwischen Alexandrien und Antwerpen 3—4 Mk. betragen.

Der direkte
Seeweg.

Dieser überlegenen und gefährlichen Konkurrenz der Dampfschiffe gegen die Lokomotive ist man sich in den maßgebenden Kreisen Mitteleuropa's offenbar noch nicht bewußt geworden, da inmitten der tarifpolitischen Kämpfe und Bestrebungen der mitteleuropäischen Bahnen unter sich irgendwelche Anläufe gegen jenen gemeinsamen Konkurrenten nicht zu erkennen sind. In die mitteleuropäischen Eisenbahntarifwirren Klarheit und Zielbewußtsein zu bringen, gehört zu den wichtigsten Aufgaben zukünftiger deutscher Eisenbahnpolitik. Erst dann wird von einer Konkurrenz zwischen Land- und Seetarifen gesprochen werden können.

Unter den bestehenden Verhältnissen darf deutscherseits für den Verkehr mit der Levante der Seeweg über die Nordwesthäfen nicht außer Acht gelassen werden, da er für die Verfrachtung namentlich von Massenartikeln, wo es weniger auf Raschheit und Pünktlichkeit ankommt, bis tief vom Innern Deutschlands her der weitaus wohlfeilere ist. Leider fehlt es an direkten und regelmäßigen Dampfschiffahrtsverbindungen zwischen den deutschen Nordseehäfen und der Levante und mit dem Anwachsen des deutsch-levantinischen Handelsverkehrs wird in Deutschland immer fühlbarer der Mangel einer Dampferlinie empfunden, welcher von Hamburg oder Bremen auszugehen, mit Berührung von Genua, für die Aufnahme deutscher Landtransitzgüter, Neapel und Messina nach Piraeus—Athen, Konstantinopel und Odessa einerseits und nach Alexandrien, Indien und Ostasien andererseits zu führen hätte. Hamburg und Bremen werden sich mehr und mehr von Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam und den englischen Häfen überflügeln lassen, so lange sie ohne direkte und regelmäßige Dampferverbindungen nach der Levante, insbesondere nach Konstantinopel, Odessa und der unteren Donau bleiben. Wenn die bisherigen Versuche, Deutschland durch direkte Dampfschiffahrt mit der Levante in regelmäßige Verbindung zu bringen, aus Mangel an genügender Fracht gescheitert sind, so ist daraus eben nur die Folgerung zu ziehen, welche England, Frankreich, Italien u. längst anerkannt haben, indem sie derartige Verbindungen im Interesse der nationalen Volkswirtschaft aus öffentlichen Mitteln unterstützen. Bekanntlich zahlt Frankreich alljährlich 25,9 Millionen frcs. Dampfschiffahrtssubventionen, England 14,7 Millionen, Italien 8,2 Millionen, Oesterreich-Ungarn 3,7 Millionen, Holland 0,4 Millionen und Deutschland 0,3 Millionen frcs. Ohne solche Subventionen würden die betreffenden Gesellschaften keinen Gewinn vertheilen und daher einfach nicht bestehen können. Daß der Handel ihrer Vermittelung bedarf und daraus mit ihm die nationale Volkswirtschaft ungleich größeren Nutzen zieht, als der Staat an Subventionen aufwendet, haben alle

in Betracht kommenden Staaten mit alleiniger Ausnahme von Deutschland anerkannt, dessen Handel denn auch über mangelhafte Verkehrswege nach entlegeneren und dennoch wichtigen, namentlich nach neu zu gewinnenden überseeischen Gebieten ständige und berechtigte Klagen führt. Auf Grund seiner unerfreulichen Erfahrungen mit Hamburg hat u. A. auch der deutsche Handelsverein in Berlin in seinem Jahresbericht für 1882 fremde Nordseehäfen für Vers Schiffungen nach der Levante empfohlen und zwar besonders Antwerpen und Amsterdam. Eine am 16. August 1882 von Hamburg abgegangene Sendung war Mitte Dezember 1882 noch nicht in Piraeus eingetroffen, was nur durch die Umladungen erklärlich wird. Die normale Fahrdauer nach dem Piraeus soll von Triest 5, von Antwerpen 28 und von Amsterdam 24 Tage betragen, doch kann man bei den letzteren beiden Häfen monatlich nur auf eine Frachtgelegenheit rechnen während von Triest aus wöchentlich zweimal expedirt wird. Indessen stellte sich für Eisenwaaren (Maschinen u. s. w.) der Weg von Köln über Triest nach dem Piraeus so unverhältnißmäßig theurer, als über die nördlichen Häfen, daß derselbe nur bei dringenden Bestellungen und bei leichteren Gegenständen gewählt werden konnte.

Direkte und regelmäßige Dampferlinien zwischen den deutschen Häfen und der Levante sind ohne Zweifel erforderlich und werden sich, einmal eingerichtet, für die Erweiterung der bestehenden und für die Anknüpfung neuer direkter Handelsbeziehungen, wie die Erfahrung gelehrt, in hohem Grade vortheilhaft erweisen. Indessen Das genügt um so weniger, als man deutscherseits leistungsfähig genug ist, um mit tiefgreifenderen Maßregeln den deutsch-orientalischen Handelsverkehr zu heben und mit den Mitteln der englischen Konkurrenz selbst einen erfolgverheißenden Kampf gegen denselben aufzunehmen.

Um wirksam der englischen Konkurrenz beizukommen, muß ihr da entgegengetreten werden, wo sie ihre festesten Stützen, ihre besten Kräfte gefunden hat: auf dem Gebiete des Rohstoffhandels. Indem England namentlich Kohlen ausführte und Getreide einfuhrte, schuf es sich unter günstiger Arbeitsleistung durch Hin- und Rückfracht die breite Grundlage eines regen und starken Güterverkehrs, welcher desto wohlfeiler wurde, je mehr diese beiden Massenartikel als Ballast verladen werden konnten. Auf der Verfrachtung von Kohlen und Getreide beruht der größte Theil des englischen Handelsverkehrs mit den Ländern der Levante und des Schwarzen Meeres, ja selbst mit Italien. Auf der nämlichen Grundlage: deutsche Kohle im Austausch gegen orientalisches Getreide würde sich auch Deutschland einen umfangreichen Frachtverkehr in direkter Schifffahrt von Hamburg oder Bremen

aus mit der Levante zu sichern haben und dazu auch gegen englische Konkurrenz recht wohl im Stande sein, wenn einmal, was allerdings gegenüber der englischen Kohle und ihrer geringen Fracht zum Verschiffungsplatz unbedingt erforderlich ist, das Kanalprojekt Rhein—Emshäfen oder allenfalls der Vorschlag verwirklicht worden sein wird, versuchsweise mit den ohnehin aufzuwendenden Zinsen der Kanalbau-Anlagekapitalien für gewisse Massengüter und auf gewissen Strecken die Eisenbahntarife bis auf das Niveau der Kanaltarife zu ermäßigen. so daß also auf der Strecke Dortmund—Emden westfälische Kohlen 2c, zu allerbilligsten, die Selbstkosten durchaus nicht deckenden Tarifen export- und konkurrenzfähig zur See befördert werden könnten. Vor dem Kanal hat die Eisenbahn den Vorzug, sofort benützlich zu sein, keine Unterbrechung im Winter zu verursachen und die Verladung zu verbilligen und zu vereinfachen, da die Eisenbahnwagen in jede Kohlen-grube und in jede Fabrik unmittelbar an den Verladeort geführt werden können. Für wichtige Zweige deutscher Exportindustrie handelt es sich darum, auf möglichst sicheren, schnellen und wohlfeilen Wegen zur Weltstraße und zum Weltmarkt d. i. zum Meere zu gelangen, und wenn dies ebenso gut oder noch sicherer, schneller und wohlfeiler als auf dem Kanale mit der Eisenbahn geschehen kann, dann sollte man vor Versuchen, welche im Falle des Mißlingens leicht rückgängig gemacht werden können, nicht zurückschrecken.

Was die Kohle im modernen Welthandel bedeutet, ist zwar bekannt, mit Bezug auf die Möglichkeit erfolgreicher deutscher Konkurrenz gegen das englische Monopol indessen wohl noch nicht genügend gewürdigt worden. Englands Kohlenausfuhr belief sich im Jahre 1882 auf 20 958 824 t im Werthe von 190 Millionen Mark, ungerechnet 5 575 160 t für den Bedarf der auslaufenden Dampfer.

Die Kohlenausfuhr (1882)	Englands	Antwerpens
nach		
Rußland	t 1 684 718	1 550
Schweden - Norwegen	1 528 121	5 280
Dänemark	1 000 921	350
Deutschland	2 320 006	2 095
Holland	440 042	135
Frankreich	4 095 259	3 079
Spanien und Portugal	1 124 257	5 551
Italien	1 824 601	3 612
Türkei	247 578	1 050
	<hr/>	<hr/>
Latus	14 265 305	22 502

	Uebertrag	14 265 303	22 502
Egypten		771 425	1 600
Brafilien		365 573	2 270
Malta		573 865	—
Ostindien		993 477	160
anderen Ländern		3 989 181	74 574
	Insgesammt t	20 958 824	101 306

Es ist hier Antwerpen mitgenannt worden, weil dieser so erfolgreich aufstrebende und für Westdeutschland so wichtige Hafenplatz mit Hilfe deutscher Kohle die englische Konkurrenz bereits zu bekämpfen begonnen hat und darin fortfahren will. Antwerpen's Kohleneinfuhr belief sich im Jahre 1882 auf 192 995 t, wovon 127 908 t aus Deutschland und 64 799 t aus England gekommen waren. Zu Antwerpen selbst werden überwiegend belgische Kohlen verbraucht. Allein für die überseeische Ausfuhr wird deutsche Kohle vorgezogen und die „Société commerciale, industrielle et maritime“ von Antwerpen drängt in ihrem Jahresbericht für 1882 auf die Herstellung verbesserter Hafeneinrichtungen, um so in die Lage zu kommen, Entrepots deutscher Steinkohlen für den überseeischen Verkehr einzurichten und hiemit allezeit Massenfrachten anzubieten. In ihrem Jahresbericht für 1882 hat die Handelskammer von Rotterdam den Wunsch ausgesprochen, es möchte der Bedarf der Kriegsmarine an Steinkohlen nicht mehr aus England, sondern im Interesse des Rotterdamer Verkehrs aus Deutschland bezogen werden. Beiläufig ist gelegentlich deutsche Kohle schon nach Triest ausgeführt worden, so im Jahre 1881 neben 27 545 t aus England 280 t westphälische Kohle über Papenburg.

Zunächst wird die deutsche Kohle allerdings in Deutschland selbst gegenüber der englischen durch Verkehrsbegünstigungen konkurrenzfähig zu machen sein. Englands Kohlenexport nach Deutschland belief sich im Jahre 1882 auf 2 520 006 t, wovon 1 015 477 t nach Hamburg, wohin von Westfalen nur 24 807 t für den Ortsverbrauch und 22 782 t für den Weiterversandt zur Eisenbahn gelangten. Erst seit Mitte 1882 ist im Verkehr mit Hamburg und erst seit Herbst 1883 im Verkehr mit den Emshäfen für die nachweislich zur See ausgeführten Kohlen die Bahnfracht auf 50 M. für 10 t ermäßigt worden, welche Vergünstigung die Hamburger Handelskammer auf alle Kohlensendungen nach den Nordseehäfen ausgedehnt zu wissen wünscht, falls eine durchgreifendere Verdrängung der englischen und ein Export der deutschen Kohlen zur See ermöglicht werden soll. Nach Verstaatlichung der Eisenbahnen liegt es in der Macht der Verwaltung, der deutschen Kohlenausfuhr

durch Frachtermäßigungen weitgehenden Vorschub zu leisten. Wieviel in dieser Hinsicht geschehen kann, zeigt England, wo die Eisenbahnen derartige Herabsetzungen der Kohlentarife vorgenommen, daß sie seit Mitte der siebziger Jahre siegreich mit der Küstenschiffahrt in Konkurrenz treten konnten und nahezu zwei Drittheile von Londons Kohlenbedarf herbeischafften.

Welche Ausdehnung der fast ausschließlich durch England vermittelte Austausch von Kohlen und Getreide in Odessa und den Häfen der unteren Donau angenommen hat, zeigt nachstehende, nach konsularischen Ermittlungen zusammengestellte Uebersicht:

	1882	Getreideausfuhr	Kohleneinfuhr
von Odessa		t 600 000	t 515 000
Sulina		669 564	105 450
Küstendje		92 209	4 800
Darna		68 807	1 250

An der Versorgung Rumäniens mit Kohle ist Deutschland nicht mehr betheilig, da die schlesische Kohle, welche früher dorthin ausgeführt wurde, wegen der hohen Bahntarife der englischen Konkurrenz hat weichen müssen.

Erringt sich Deutschland einen entsprechenden Antheil an diesem Austausch, so hat es viel gewonnen, und vermag auf breiter günstiger Grundlage weiterzubauen. Erst dann wird Deutschland in großem Maßstabe direkte Handelsbeziehungen mit der Levante erfolgreich anzuknüpfen im Stande sein. Nicht mehr wird es seinen Bedarf an orientalischen Erzeugnissen, an Wolle, Baumwolle, Seide, Öl, Südfrüchten zc., wie das früher geschehen, durch englische oder französische Vermittelung beziehen, es würde dort selbst als Käufer auftreten und deutsche Artikel, außer Kohle namentlich Eisen, Zucker, Spiritus zc., leicht in Austausch liefern können, was bisher in Folge der ungünstigen Verkehrs- und Frachtverhältnisse schwer oder gar nicht möglich war. Auch auf andere nicht unwichtige Massengüter sollte der deutsche Handel sein Augenmerk richten, so u. A. auf die Ausfuhr skandinavischer Hölzer nach der Levante, welche fast ganz in englischen Händen ist. Andererseits ist dem Orient in dem kaukasischen Petroleum ein neuer Massenartikel entstanden, auf dessen Einfuhr auch nach Deutschland rechtzeitig Bedacht zu nehmen sein wird.

Ist es doch dem deutschen Handel wesentlich mit Hilfe des Seeweges gelungen, auf dem spanischen Markte so erfreuliche Fortschritte zu erzielen. Ein verkehrspolitisch noch günstigeres und aussichtsvolles Absatzgebiet hat sich in dem kräftig aufstrebenden Italien erschlossen,

dessen alte wirthschaftliche Ueberlieferungen wieder lebendig zu werden scheinen. Wie einst werden Italiens Handel und Schifffahrt wieder zu internationaler Bedeutung gebracht und zugleich in Italien, wo zwar an Kohlen und Eisen Mangel, aber an tüchtigen, anstelligen und billigen Arbeitskräften, welche jetzt zu vielen Tausenden im Auslande Beschäftigung suchen müssen, Ueberschuß vorhanden ist, eine nationale Industrie geschaffen werden. Italien hat seine altberühmte Textilindustrie zu neuer Blüthe gebracht und erzeugt außerdem in seinen Werkstätten Maschinen für seine Kriegs- und Handelsschiffe, Lokomotiven, Eisenbahnwagen &c. Bisher war England Italiens Hauptlieferant in Kohle, Eisen, Maschinen und anderen Artikeln und Deutschland könnte darin gerade zur See um so erfolgreicher konkurriren, als in Getreide, Wein, Südsrüchten, Baumwolle &c. stete Rückfracht vorhanden ist. Nachdem bisher die Gotthardbahn für die deutsche Kohlenausfuhr nicht Das geleistet, was man sich erhofft, und in folge ihrer hohen Betriebskosten voraussichtlich für die nächste Zukunft nicht im Stande sein wird, den Anforderungen der deutschen Kohleninteressenten zu genügen, wird von denselben der Seeweg nicht vernachlässigt werden dürfen, vielleicht sogar bevorzugt werden müssen. Wenn deutsche Kohlenschiffe vor Genua erscheinen, werden sie mit keinen Gegnern zu kämpfen haben, wie sie die deutsche Kohlenausfuhr über den Gotthard in den genuesischen Haseninteressenten, Kohlenhändlern und Eisenbahnbehörden gefunden, sondern sie dürfen auf um so freundlichere Aufnahme rechnen, als auch sie durch ihre eine entsprechende Rückfracht bedingende Einfuhr zur Hebung von Genua beitragen. Dann wird auch das geplante Konsortium italienischer Kohlenimporteure und Kapitalisten, welches im großen Maßstabe die Einfuhr deutscher Kohlen nach Mailand über den Gotthard betreiben wollte, indessen an den angedeuteten Schwierigkeiten scheiterte, wieder aufgenommen werden und mit Aussicht auf Erfolg in Thätigkeit treten können.

Wesentlich auf die Landfrachtsätze ist auch die Thatsache zurückzuführen, daß Nordwesteuropa nicht auf dem direkten Landwege, sondern auf dem Umwege zur See vorwiegend seinen Mehrbedarf an Brodfrüchten bezieht. Nur ein Theil des ungarischen und ein sehr kleiner Theil des rumänischen Getreideexportes wird direkt westwärts donauaufwärts und mit der Eisenbahn nach der Schweiz befördert. Ungarn hat begonnen, seinen Getreideüberschuß über Fiume seewärts zu verfrachten und nahezu das Ganze des Kornüberschusses der unteren Donauländer sowie Südrußlands geht zur See nach England oder — falls für den westlichen Kontinent bestimmt — nach Antwerpen oder Marseille, in

jüngster Zeit auch nach Genua. Mit Hülfe der ihnen zugehörigen Eisenbahnen liegen diese Häfen in stetem und heftigem Konkurrenzkampfe, welcher die Bedeutung des ost-westeuropäischen Getreideverkehrs genugsam bekundet.

In den direkten und regelmäßigen Schiffahrtsverkehr mit Hamburg oder Bremen wäre auch Odessa zu ziehen, dieses mächtig aufstrebende Emporium Südrußlands, dessen Gesamtumsatz sich im Jahre 1882 auf 108 Millionen Rubel belief. Für die Anknüpfung von direkten Handelsbeziehungen bietet gerade Odessa, wo große deutsche oder nach Deutschland hinneigende Kaufmannshäuser bestehen, günstige Vorbedingungen. Deutsche Drogen, Chemikalien, namentlich aber Eisen, leider wegen der kostspieligen Verfrachtung zu den deutschen Exporthäfen nicht auch Kohle, würden für die Ausfuhr südrussische Bodenerzeugnisse für die Rückfracht genügendes Material liefern. Wie hoch der Unterschied zwischen Eisenbahn- und Seefracht auf weite Entfernungen steigen kann, erhellt aus einer Konsulatsmittheilung, wonach für den Waggon Eisen von 10 000 kg die Fracht von Kattowitz nach Odessa 225 Rubel, von England nach Odessa zur See für die gleiche Menge aber nur 90 Rubel beträgt. Eisen aus Oberschlesien wird daher nur dann in Odessa bestellt, wenn rasche Lieferung vornehmlich ist, da die Verschiffung von England nach Odessa etwa sechs Wochen erfordert.

Erfolgreich wird im Orient Deutschland erst dann der Konkurrenz begegnen können, wenn die bestehenden Verkehrswege erheblich vervollkommenet worden sein werden, wenn die Alpenbahnen mit verbilligten Tarifen zwischen Deutschland und den alten Stapelplätzen des Orienthandels am Mittelmeer, Genua und Triest, verfrachten werden, wenn ein regelmäßiger und direkter Dampfschiffsverkehr zwischen Hamburg oder Bremen und der Levante eingerichtet sein wird, wenn Massengüter in Hin- und Rückfracht die Grundlage des direkten Seeverkehrs bilden, wenn in Verbindung mit der Regulirung der Donau die Anschlüsse der Orientbahnen nach Salonichi und Konstantinopel ausgebaut sein werden, um ihrerseits den Personen-, Post- und Eilgutverkehr zu übernehmen. Auf die Herstellung so vervollkommener Verkehrswege zwischen Deutschland und der Levante hinzudrängen, wird zu den wichtigsten Aufgaben der deutschen Reichsregierung gehören, zu deren Lösung zwar diplomatische Formen und Verhandlungen, vor Allem aber gründliche wirthschaftliche Sachkenntnisse erforderlich sind.

Dann wird es dem deutschen Volke erleichtert werden, sich einen immer größeren, einen seiner Leistungsfähigkeit entsprechenden Antheil an der Weltwirthschaft zu sichern.

Erst seit zwei kurzen Jahrzehnten, seit der Eröffnung des Suezkanals, wird ein neuer direkter Weg zwischen Europa und dem ferneren Orient wieder befahren und schon hat derselbe nahezu die Hälfte des gesammten Güterverkehrs der beiden Kontinente an sich gezogen. Nach dem Bericht des österreichisch-ungarischen Konsuls in Port Said umfaßte der Schiffahrtsverkehr zwischen Europa und dem ferneren Orient im Jahre 1881 rund 11 000 000 t, wovon 6 750 000 t oder 61 Prozent auf Segelschiffen um das Cap und 4 250 000 t auf Dampfern durch den Suezkanal geführt wurden. Mit der Abnahme der Segelschiffahrt wird auch in Zukunft der Suezkanalverkehr zunehmen, über kurz oder lang den größten Theil jenes Verkehrs zu sich heranziehen und somit in den allgemeinen Weltverkehrsverhältnissen Umwandlungen hervorrufen, deren Folgen noch gar nicht abzusehen sind.

Für den modernen Welthandel hat der Suezkanal drei große Vorzüge, indem er schnellere, pünktlichere und sichere Lieferung gewährleistet, zunächst auf Grund seiner Wegeabkürzung, welche sich von Southampton aus, wie folgt, berechnet:

	um's Cap	über Suez	Fahrzeiterparniß
nach Zanzibar . . .	8 000 M.	6 040 M.	10 Tage
„ Bombay . . .	10 740 „	5 940 „	24 „
„ Point de Galle . . .	10 500 „	6 580 „	19 „
„ Calcutta . . .	11 600 „	7 680 „	19 „
„ Singapore . . .	11 780 „	8 070 „	18 „
„ Sundastraße . . .	11 500 „	9 500 „	18 „
„ Hongkong . . .	13 180 „	9 500 „	18 „

Unter diesen Umständen konnte der Kanal auf einen starken Verkehr rechnen, doch hat die thatsächliche Entwicklung desselben alle Erwartungen weit hinter sich gelassen. Hierüber gibt die nachstehende einem englischen Parlamentsberichte entnommene Tabelle Auskunft, welche zugleich den überwiegenden Antheil der englischen Schiffahrt erkennen läßt:

	Gesamtverkehr.		Britischer Verkehr.		Kanalabgaben der Schiffe.
	Zahl d. Schiffe.	Netto- Tonnengeh.	Zahl d. Schiffe.	Netto- Tonnengeh.	
1869 (30 Tage)	10	6 576	9	6 286	— Mill. frcs.
1870	486	455 911	314	289 234	5,1 „ „
1871	765	761 467	502	546 455	8,9 „ „
1872	1082	1 160 754	761	835 490	16,4 „ „
1873	1173	1 367 767	815	999 861	22,8 „ „
1874	1264	2 651 650	898	1 198 330	24,8 „ „
1875	1494	2 009 984	1061	1 454 258	28,8 „ „

	Gesamtverkehr.		Britischer Verkehr.		Kanalabgaben der Schiffe.
	Zahl d. Schiffe.	Netto- Tonnengeh.	Zahl d. Schiffe.	Netto- Tonnengeh.	
1876	1457	2 096 771	1090	1 579 572	29,9 " "
1877	1663	2 355 448	1303	1 839 838	32,7 " "
1878	1593	2 269 679	1268	1 809 887	31,0 " "
1879	1477	2 263 332	1144	1 752 389	29,6 " "
1880	2026	3 057 421	1592	2 432 952	39,8 " "
1881	2727	4 136 779	2250	3 429 777	51,2 " "
1882	3198	5 074 808	2565	4 126 245	60,5 " "

Im ersten Jahrzehnt des Suezkanalverkehrs von 1870—1879 betrug der prozentuale Antheil der einzelnen Handelsflaggen

	nach der Anzahl der Schiffe	nach der Tonnenzahl
England	73,50	75,98
Frankreich	6,67	8,63
Oesterreich-Ungarn	4,18	2,87
Italien	3,98	2,64
Niederlande	3,40	4,14
Deutschland	1,79	1,24
Spanien	1,40	1,57
Egypten	1,27	0,55
Türkei	1,23	0,52
Andere Länder	2,58	1,87

Im Jahre 1882 war Englands Antheil an dem Gesamtverkehr sogar auf 84 Prozent gestiegen, indessen ergibt ein Vergleich der Jahre 1881 und 1882 für Deutschland, Frankreich und Italien relativ nicht unerheblich höhere Steigerungen, denn es betrug

der Gesamtverkehr	5 074 808 t	Zunahme	23 Prozent
für England	4 049 770 "	"	20 "
" Italien	102 047 "	"	28 "
" Frankreich	239 042 "	"	63 "
" Deutschland	122 557 "	"	226 "

Hoffentlich ist die gewaltige Steigerung des deutschen Verkehrs keine zufällige oder vorübergehende, sondern ein Beweis von dem zunehmenden und nachhaltigen Erfolge der deutschen Bestrebungen zur Hebung des direkten Exports.

Im Allgemeinen haben zu dieser günstigen Verkehrsentwicklung auf dem Suezkanal vor allem die guten Ernten der letzten Jahre an Reis, Getreide, Baumwolle und Thee in Indien, China und Australien, ferner die Verdrängung der Segelschiffahrt durch die Dampfschiffahrt

und endlich die Zunahme auch des direkten Verkehrs mit Australien am meisten beigetragen. Andererseits hat der Suezkanal befruchtend auf den Handel gewirkt und namentlich den indischen Handel, welcher im Jahre 1882 zu 86,61 Prozent über den Kanal verkehrte, rasch anwachsen lassen. Nach konsularischen Ermittlungen gestaltete sich der Waarenverkehr wie folgt:

Waarenbewegung durch den Suezkanal 1882
in Tonnen

Von Europa	Nach Europa
Fabrikate . . . 1 830 197	Getreide . . . 462 380
Kohlen . . . 474 440	Delfamen . . . 359 510
Eisen, Schienen 17 150	Reis 344 850
Petroleum . . . 9 950	Thee 147 020
Salz 6 150	Jute und Hanf 68 680
Kabeldraht . . . 3 880	Baumwolle . . 64 810
<hr/>	Zucker 38 930
t 2 341 767	Kupfer, Zink . 31 340
	Häute 25 400
	Kaffee 18 340
	Tabak 17 400
	Wolle 15 800
	Verschiedenes . 216 325
	<hr/>
	t 1 810 785

Bekanntlich hat sich das Kühne und bedeutsame Unternehmen der Durchstechung der Landenge von Suez auch als ein geschäftlich glückliches erwiesen. Das Kapital der Suezkanal-Gesellschaft beziffert sich auf etwa 306 800 000 *M* und setzt sich wie folgt zusammen: 1. aus 400 000 Aktien zu 500 Francs, wovon 176 602 Stück dem Khedive gehörten. 2. aus 120 000 Delegationen, welche mit 25 Francs verzinst werden und außerdem bis zum Jahre 1894 die Dividende der obigen 176 602 Aktien beziehen; 3. aus 400 000 Bonds zu 85 Francs; 4. aus 335 335 Obligationen zu 500 Francs; 5. aus verschiedenen kleineren Anlehen. Im Jahre 1869 erwarb England den Aktienbesitz des früheren Khedive (ohne die Coupons bis 1894), wobei die Staatskasse ein so glänzendes Geschäft gemacht hat, daß der englische Finanzminister Childers in seiner Budgetrede vom 6. April 1883 unter den Staatsaktiven die Suezkanal Aktien hervorheben konnte, welche um 4 Millionen Pfd. Sterl. angekauft, nunmehr einen Marktwert von 18—20 Millionen Pfd. Sterl. darstellen. Mit der Zunahme des Verkehrs besserte sich der Koursstand der Aktien, welche inzwischen allerdings in Paris Gegenstand des Börsenspiels und bei den Jobbern

ebenso beliebt als bei dem soliden Publikum unbeliebt geworden waren. Die Aktien wurden an der Pariser Börse im Januar 1881 mit 1275, Ende 1881 unmittelbar vor dem Bontour-Krach mit 3400, im April 1883 wieder mit 2610 notirt. In dem Jahresabschluß der Gesellschaft für 1882 figuriren nach Abzug der Betriebsausgaben in Höhe von 18 267 786 francs

die Reineinnahmen mit 63 409 593 francs.

die Ausgaben für Amortisation u. mit 30 060 000 "

so daß nach Ausstattung des jetzt auf 5 576 811 francs. erhöhten Reservefonds sich beläuft

der Netto-Gewinn auf 31 624 313 francs.

gegen das Jahr 1881 28 410 154 "

ferner figuriren in dem Jahresbericht:

der Werth der Anlagen mit 483 381 973 francs.

" " des Inventars, Magazins u.

mit 16 820 901 "

Kasse, Portefeuille u. mit 45 708 377 "

An dem Reingewinn participirten 1. die 400 000 Aktien, 2. die 120 000 Delegationen für die Aktien des Khedive, 3. die 100 000 Gründerantheile mit zusammen 10 Prozent des Reingewinnes und zwar

im Jahre	Aktien frcs.	Delegationen frcs.	Gründerantheile
1874	25	25	—
1875	26,88	27,77	—
1876	28,555	30,25	—
1877	32,987	36,754	—
1878	31,438	34,474	—
1879	29,872	32,17	2,744
1880	46,886	57,209	12,35
1881	68,803	89,464	24,678
1882	81,221	107,759	31,674

Hiernach verzinst sich im Jahre 1882 das nominelle Aktienkapital mit 20, das effektive (nach dem Börsenkurse von 2500) dagegen mit $3\frac{1}{4}$ Prozent.

Die
Bedeutung
des Suez-
kanals.

Im Orient hat sich die Scenerie gewaltig verändert, seit ein schmaler Wasserweg wiederum den direkten Verkehr im großen Stile zwischen Europa und dem fernen Osten auf dem kürzesten und natürlichen, ehemals vielbefahrenen Wege gestattet. Nicht mehr die schicksalsreiche Weltstadt am Bosphorus, als Byzanz einst der Mittelpunkt aller Kultur, steht im Vordergrund der Ereignisse, sondern auf Aegypten und seine den intercontinentalen Verkehrsweg beherrschende Landenge

ist in erster Reihe der Blick Europa's gerichtet. Zwar wird die orientalische Frage im engeren Sinne nur am goldenen Horn zum Austrage zu bringen sein. Doch hat sie mit der allmählichen Entwicklung des ottomanischen Reiches von ihrer einstigen Bedeutung viel verloren. Statt dessen drängt sich ein anderer Punkt des Orients hervor, eben jener schmale künstliche Wasserstreifen zwischen Port Said und Suez, welcher nicht bloß im Orient die Lage der Dinge völlig zu verschieben geeignet scheint.

Nachdem die Türkenherrschaft in ihren Grundvesten erschüttert und das Dampfschiff erfunden worden war, richtete sich Europa's Aufmerksamkeit wieder auf den direkten Weg nach Indien. Auf Betreiben des englischen Lieutenant Waghorn wurde die englisch-ostindische Ueberlandpost seit dem Jahre 1838 wieder über Suez geleitet anfangs auf Pferden und Kameelen, seit 1857 auf der Eisenbahn Alexandrien-Kairo-Suez. Was Lesseps später glücklich vollbrachte, wird mit jedem Tage mehr anerkannt. In der Entwicklung des Weltverkehrs leitet der Suezkanal eine neue Epoche ein.

Als Herr von Lesseps nach zehnjährigen Vorarbeiten endlich am 25. April 1859 zu Port Said den ersten Spatenstich zum Suezkanal machen konnte, beglückwünschte man ihn zu seinem großen, gemeinnützigen Werke von allen Seiten — nur nicht von England her. Besorgt und unmutig vernahm der damals leitende Staatsmann von der beginnenden Verwirklichung des neuen kürzesten Wasserweges zwischen Europa und dem ferneren Orient, gegen welchen er vergeblich angekämpft und intriguiert hatte. Lord Palmerston ist kein kurzsichtiger und kein beschränkter, sondern ein weitblickender Staatsmann gewesen; er hat als Leiter der englischen Politik die vielfachen Handelsinteressen seines Vaterlandes allezeit erfasst und zielbewußt wahrgenommen und er erblickte in dem neuen Wasserwege eine Gefährdung der englischen Schifffahrts- und Handelsinteressen. Von Anfang an leistete England dem Suezkanal jeglichen Widerstand, welcher da, wo es sich um die Aufbringung großer Kapitalien für erotische Unternehmungen handelt, nicht gering zu veranschlagen ist. Man sprach in England von »a bubble« und »french humbug«, als Herr von Lesseps mit seinem kühnen Plane an die Deffentlichkeit trat. Doch als das große Werk glücklich vollendet war, fügte man sich in's Unvermeidliche und bevilte sich, an den Vortheilen des neuen Weges nach Kräften sich zu betheiligen, bekanntlich mit mehr als 80 Prozent des Gesamtverkehrs.

Englands Bedenken gegen den Suezkanal sind nicht grundlose gewesen. Mit der Wiedereröffnung des direkten, kürzesten und ehemals vielbefahrenen Verkehrsweges zwischen Europa und Indien mußten

die Mittelmeerhäfen wieder in jene begünstigte Stellung einrücken, welche ihnen einst so große Blüthe und Bedeutung verschaffte, mußten sie mit ihrem mitteleuropäischen Hinterlande wieder befähigt werden, in das Centrum des europäisch-indischen Waarenzuges zu gelangen und England, welches bisher auf Grund seiner Ueberlegenheit zur See in diesem Centrum sein Großhandelsmonopol geübt, wieder an die Peripherie zu drängen, wo es sich bis zur Entdeckung der Seewege nach Ost- und Westindien befunden. Unter den zu Gunsten der alten Landwege veränderten Verkehrsverhältnissen hat nun England den Kampf um seine Hegemonie in der Weltwirthschaft auf's Neue aufzunehmen und, ganz abgesehen von der Konkurrenz der Vereinigten Staaten in Amerika, unter erheblich ungünstigeren Verkehrsverhältnissen. Es wird alle seine Ueberlegenheit, seine Kapitalkraft und Unternehmungslust, sein ganzes Können und Erfahren in Schiffahrt, Expedition und Handel, sein Prestige auf die Kolonien zusammenraffen und alle Vortheile ergreifen müssen, um nicht in dem schweren Kampfe zu erliegen.

Das wird ein Kampf sein von Jahrzehnten, vielleicht von Jahrhunderten und er hat bereits begonnen. Noch zwingt England mit seiner gewaltigen Kapitalkraft viele aus Indien und Ostasien kommende und dorthin gehende Waaren zu dem großen Umwege an den Mittelmeerhäfen vorbei über London, Liverpool, Southampton &c. nach und von den mitteleuropäischen Bestimmungsorten. Baumwolle und Wolle aus Indien und Australien, Thee und Kaffee aus China, Java und Ceylon, Indigo und Gewürze aller Art aus Ostasien u. a. m. werden, selbst wenn sie für Oesterreich und Süddeutschland bestimmt sind, an Triest und Genua vorbei nach England geführt, um von dort aus über die niederrheinischen und deutschen Nordseehäfen nach Mitteleuropa verbracht zu werden. Ebenso schlagen deutsche Ausfuhrartikel nach dem fernen Orient, namentlich Erzeugnisse der Textilindustrie, Nürnberger- und Kurzwaaren, Bier, Hopfen &c. vielfach den Weg über England ein, anstatt die kürzere Straße nach den Mittelmeerhäfen zu nehmen. Hieran wird der Handel mit seiner konservativen Natur nun allerdings noch lange Zeit festhalten. Allein der fortschrittliche Verkehr drängt ihn endlich doch auf die neuen Bahnen und hat damit bereits begonnen. Schon lassen sich die ersten Anfänge jenes Umschwunges bereits erkennen und die englischen Handelsämter selbst sind es, welche nicht ohne Besorgniß darauf hinweisen, zunächst in Bezug auf die Handelsbeziehungen zwischen England und Ostindien. In einer vom Londoner Board of Trade Anfang 1883 veröffentlichten, angeblich von Giffen verfaßten Denkschrift ist der Nachweis versucht worden, daß der

Suezkanal, anstatt für Englands Handel nützlich zu sein, im Gegentheil denselben schädige. Erstens begünstige der Kanal alle Mittelmeerhäfen für den direkten Orient- und Australienweg, welche früher gegen England im Nachtheile waren. Dadurch leide England als Frachter und früherer allgemeiner Verschiefer der ganzen Welt, was auch schon aus dem verringerten Entrepot-Handel hervorgehe. Viel weniger Waare, namentlich Kaffee und Baumwolle, werde jetzt aus England reexportirt als früher, ferner würden viel weniger Schiffe gebaut und es werde weniger Kapital für den Transit durch die Verkürzung der Schifffahrt vermittelt des Suezkanals benötigt. In der That entwickelt sich ein Theil des Weltverkehrs in Folge der Eröffnung des Suezkanals in einer für England nicht günstigen Weise, obschon die Mittelmeerstaaten noch immer Kaffee, Seide und andere Orientwaaren billiger in London als unmittelbar im Orient kaufen können, obschon in Handel, Schifffahrt und Spedition England noch allen Völkern weitaus überlegen ist. Langsam wird sein Uebergewicht von einst verringert und verdankt das Inselland in Nordwesteuropa seine wirtschaftliche Hegemonie mittelbar der Ertödtung der Levanteländer durch die Türkenherrschaft, so scheint jetzt mit der Wiederbelebung jener Gegenden durch ihre Reeuropäisirung die Zeit gekommen, um eine nicht länger erforderliche oder berechnigte Einseitigkeit in der Entwicklung der Weltwirtschaft wieder auszugleichen. Das hat man bereits vor der Eröffnung des Suezkanals empfunden. In seinem Buche über den Suezkanal (Bremen 1870) schrieb Jenker: „In den Handelsverhältnissen Europas scheint sich durch den Suezkanal eine Art Gleichgewicht herstellen zu sollen. Die nordwestlichen Küsten des Erdtheils bleiben immer die begünstigten für den occidentalen oder amerikanischen Handel, die südlichen werden es für den orientalischen oder asiatischen und die centralen Länder haben die Vermittelung zwischen beiden zu übernehmen“.

Nach der britischen Handelsstatistik entwickelte sich der englisch-indische Gesamtumhandel in den letzten Jahren wie folgt:

im Durchschnitt der Jahre	Gesamte Ein- und Ausfuhr in Rupien	Englands An- theil in Rupien	in Proz.
1860/61—1869/70	801 500 000	537 800 000	67,15
1870/71—1874/75	891 900 000	566 400 000	63,51
1875/76—1879/80	1 000 700 000	584 500 000	58,40
1880/81	1 248 400 000	725 100 000	57,93
1881/82	1 413 100 000	783 900 000	55,49

Schon im amtlichen Handelsbericht für das Jahr 1878/79, als diese Entwicklung noch nicht so erkennbar war, wurde auf das absolut Günstige, relativ aber Ungünstige derselben hingewiesen. Auf breiter

und fester Grundlage beruhten lange Zeit hindurch die englisch-indischen Handelsbeziehungen, auch nachdem das Monopol der ostindischen Kompagnie erloschen war. England dominirte weitaus mit seinem Handel, seiner Schiffahrt und seinem Kapital. Diese Grundlage scheint der Suezkanal in ihren Vesten erschüttert zu haben. Wie der amtliche Handelsbericht sagt, bewirkte die Eröffnung des Suezkanals, daß der Handel eine steigende Geneigtheit zeigte, zu dem Verkehrswege zurückzukehren, welcher ehemals bis zur Entdeckung des Seeweges nach Indien als der einzige befahren wurde. Dabei erinnert der Bericht an den einstigen Reichthum der Mittelmeerhäfen in Folge des Orienthandels, bis sich desselben zuerst die Portugiesen und dann die Holländer und Engländer bemächtigten. Als größter Stapelplatz der Welt, als Mittelpunkt von mindestens 60 Prozent des indischen Handels werde London noch lange und immer sein Uebergewicht behalten. Aber daneben hätten in steigendem Maße Triest, Venedig Genua und Marseille begonnen, einen nicht unerheblichen Theil dieses Handels an sich zu ziehen, und eine immer bedeutendere Rolle als Häfen für die Verschiffung nichtbritischer Güter aus Europa nach dem Orient und für den Vertrieb indischer Erzeugnisse auf dem europäischen Kontinent zu spielen.

Ähnliche Beobachtungen haben beiläufig auch die Niederländer in Bezug auf die Entwicklung ihrer Handelsbeziehungen zu ihren ostindischen Kolonien gemacht. Wie N. P. van den Berg in seiner neuesten Schrift: »De Handel von Java« (Batavia 1883) nachgewiesen, hat der Niederlande Antheil an der Ausfuhr wie an der Einfuhr von Java in der Periode von 1877—1882 gegen die Periode von 1868—1873 für die meisten Artikel prozentuell abgenommen, bezüglich der Ausfuhr Java's, insbesondere für Zucker, Gummi, Zimmt und Rohr, bezüglich der Einfuhr Java's namentlich für Säcke, Branntwein, Baumwollwaaren, Bier und Seife. Auch van den Berg erblickt in der Eröffnung des Suezkanals die Hauptursache des Rückganges des direkten niederländisch-ostindischen Handels und er meint, man dürfe sich wundern, daß dieser Rückgang nicht noch ein weit größerer geworden sei, daß die Wiederbelebung des Verkehrs der Mittelmeerhäfen mit Indien sich nicht noch viel rascher entwickelt habe.

So hätten also die Engländer und Niederländer von ihrem besondern Interessenstandpunkt Recht gehabt, als sie sich damals gegen die Durchstechung der Landenge von Suez sträubten und aus der Verkürzung des Seeweges nach Ostindien nur eine Benachtheiligung ihres Handels und ihrer Schiffahrt hervorgehen sahen.

Außer dieser wirthschaftlichen hat der Suezkanal indeß auch eine große politische Bedeutung. Wie wenn England sich so fesseln ließe

von seinem allerdings Alles überwiegenden Interesse an Aegypten und dem Suezkanal, daß es darüber des türkischen Reiches und Konstantinopels völlig vergäße, wenn es sich der im Cyprenvertrage stipulirten Garantie des türkischen Besitzes zu entledigen und mit Rußland eine Theilung des türkischen Orients durchzuführen nicht abgeneigt wäre? In Wien, wo man noch immer trotz der bedenklichen Blößen, die man sich durch Empfehlung von grundsatzlosen Gründern, wie Langrand-Dumonceau und Baron Hirsch in Konstantinopel, von Bontour in Belgrad ic., im Orient selbst gegeben, auf moralische Eroberungen im Orient rechnet, hat man diese veränderte Lage rasch erkannt und verfolgt nicht ohne Besorgniß die ersten, wenn auch nur publizistischen, so doch nicht aussichtslosen Versuche von englischer und russischer Seite, gegenseitige Fühlung zu suchen und gemeinsame Verständigung anzubahnen. In ihrem Leitartikel zur russischen Krönungsfeier versicherte die Londoner „Times“, daß es auf der Welt Raum genug gebe für die Interessen Rußlands und Englands. Und in seiner „Mosk. Wjedom.“ beeilte sich Katfow, diese Versicherung als Grundlage einer Verständigung aufzugreifen. Er erhebt keine Einwendungen gegen die Herrschaft der Engländer in Aegypten; im Gegentheil, er wünscht, daß sie sich befestige, weil er daraus für Rußland das Recht ableitet, sich in Konstantinopel festzusetzen, was er klar genug andeutet, indem er auf Grund der Befestigung der englischen Herrschaft an den Ufern des Nils die Befestigung der russisch-englischen Kämpfe und Rivalitäten erwartet. Englands Interesse im Orient sei allezeit die Sicherung seiner Herrschaft in Indien gewesen. Seitdem Konstantinopel mit dem Bosphorus nicht mehr als der Schlüssel zu dem Wege von Europa nach Indien betrachtet werden könne, seitdem der Schwerpunkt der orientalischen Frage für England vom Bosphorus an die Ufer des Nils verlegt worden, seitdem der Hauptweg nach Indien in englischen Händen sich befinden, seitdem hätten sich auch die althergebrachten Bahnen der englischen Politik von den Punkten, wo sie sich mit den russischen Interessen kreuzten, weit entfernt und das maritime England könnte mit dem continentalen Rußland nirgend mehr feindlich zusammenstoßen.

Katfows Beweisführung wird nun allerdings von den Engländern im Hinblick auf die Donaumündungen und Mittelasien, wo russische und englische Interessen aufeinanderstoßen, nicht ohne weiteres angenommen werden. Allein es drängt sich doch trotz der bleibenden Bedeutung Konstantinopels die Frage auf, ob England in Folge seiner neuen Stellung in Aegypten seiner traditionellen Politik am Bosphorus nicht entfremdet werden könnte. Wie immerlich bekundeten während

der Unterhandlungen zu San Stefano englische Politiker der heute leitenden liberalen Partei unumwunden ihre Gleichgültigkeit gegenüber dem Geschehe Konstantinopels und begründeten dieselben mit dem Hinweis auf den Suezkanal.

England
und der
Suezkanal.

Der zunehmende Verkehr auf dem Suezkanal drängte zu einer Verbesserung desselben, sei es durch Erweiterung des bestehenden, sei es durch Anlage eines neuen Kanals. Hierüber konnte die Suezkanal-Gesellschaft indessen nicht allein entscheiden, sondern mußte sich mit der englischen Regierung verständigen, welche nicht nur durch den Umstand, daß 80 Prozent der den Kanal durchlaufenden Schiffe englischer Nationalität waren, an dem Gedeihen und der Zukunft desselben besonders theilhaftig war. Wie erinnerlich, hatte England für ca. 80 Millionen M. im Jahre 1869 vom Khedive dessen Aktienbesitz in Höhe von 176 602 Stück erworben, doch ohne die dazu gehörigen Coupons und daher auch ohne Stimmrecht bis zum Jahre 1894. Bis dahin ist England auch von jeder Theiligung an dem Ertragniß des Unternehmens ausgeschlossen. Allein es hat durch jenen Aktienkauf die Anglisirung des Kanals bestens vorbereitet und es bedarf nur noch eines Aufwandes von 40 Millionen M. für den Ankauf weiterer 25 400 Aktien, um in der Generalversammlung der Aktionäre maßgebenden Einfluß ausüben und vom Jahre 1894 an über die Majorität verfügen zu können. Nach der Ansicht unterrichteter Kreise befindet sich die größere Zahl der freien Aktien schon jetzt in englischen Händen, nachdem dieselben zum Gegenstand erhitzter Spekulationen gemacht und an der Londoner Börse eingeführt worden sind. Das wird sich zum großen Erstaunen der Franzosen schon vor dem Jahre 1894 zeigen, wenn Lesseps einmal nicht mehr sein wird und kein Anderer ihn ersetzen könnte als etwa der Differenzspieler Lebaudy, welcher außerhalb der Börsenspielerkreise keinerlei Autorität besitzt.

Wie Gladstone in der Unterhausitzung vom 23. Juli 1883 mittheilte, wurden für die englische Regierung und ihre Haltung zur Erweiterung des Suezkanals die Deputationen aus den Kreisen der Kaufmannschaft und der Schiffsrheder maßgebend, welche — von Lord Granville am 26. April 1883 empfangen — die Dringlichkeit dieser Angelegenheit vorstellten und die Intervention der Regierung in dem Sinne verlangten, daß entweder die Suezkanal-Gesellschaft veranlaßt werde, dem herrschenden Bedürfnisse Abhilfe zu schaffen, oder aber daß die Einwilligung zum Baue eines zweiten englischen Kanals gegeben und die Konzession sammt den erforderlichen Veränderungen vom Khedive erwirkt werde. Die englische Regierung sah sich in Folge dieser Vorstellungen veranlaßt, die ihr geeignet scheinenden Schritte einzuleiten

und Herr v. Lesseps kam ihr dabei entgegen, da er bereits am 30. April 1883 den Antrag stellte, den bestehenden Kanal in einer den Bedürfnissen der Schifffahrt entsprechenden Weise erweitern zu wollen. Dieser Antrag wurde in Erwägung genommen und führte zwischen dem 10. und 12. Mai 1883 zur Aufnahme ernstlicher Verhandlungen, welche mit der Unterzeichnung eines provisorischen Uebereinkommens endigten. Dasselbe wurde aber von den englischen Handels- und Schifffahrtsinteressenten wegen seiner materiellen Bestimmungen und mit Hilfe der Tagespresse auch von der öffentlichen Meinung Englands abgelehnt, in der Unterhausitzung vom 25. Juli 1883 von Gladstone selbst in Folge dessen zurückgezogen, dürfte jedoch, falls zwischen der französischen Gesellschaft mit Frankreich im Hintergrunde einerseits und zwischen der englischen Regierung und den Interessen des englischen Handels andererseits eine freundschaftliche Vereinbarung zu Stande kommt, die Grundlage für die zukünftige Entwicklung der politischen und administrativen Verhältnisse des Suezkanals bilden.

In dem Uebereinkommen zwischen dem englischen Kabinet und der Suezkanal-Gesellschaft über den Ausbau eines zweiten Suezkanals, welcher womöglich bis Ende 1888 fertig gestellt werden soll, verpflichtete sich die englische Regierung, die hierzu erforderliche Summe bis zur Höhe von 200 Millionen frcs. gegen $3\frac{1}{4}$ procentige Verzinsung und Amortisirung des Kapitals innerhalb 50 Jahren vorzustrecken, ferner ihre guten Dienste zu leihen, um die Abtrennung des nothwendigen Terrains für den neuen Kanal, sowie für den Süßwasser-Kanal zwischen Ismailia und Port-Said, und die Verlängerung der ursprünglichen Konzession in der Art zu erlangen, daß die Konzessionsdauer von 99 Jahren vom Termin der Vollendung des neuen Kanals an laufen wird. Als Gegenleistung wird die Gesellschaft, sobald der neue Kanal dem Verkehre eröffnet ist, der ägyptischen Regierung jährlich ein Prozent des Gesammt-Reinerträgnisses nach Vorwegnahme der statutenmäßigen Reserve bezahlen.

Dagegen erwirkte England, daß die privilegierte Stellung der Franzosen im Verwaltungsrath beseitigt und fortan bei der Zusammenfassung desselben lediglich die Majorität der Aktien entscheiden sollte, womit die völlige Verdrängung Frankreichs vom Suezkanal angebahnt wurde. Gleichzeitig erhielt die englische Regierung schon sogleich eine der drei Vicepräsidentenstellen, sowie durch Ueberlassung der Schifffahrtsinspektion größeren Einfluß auf die Leitung des Kanals eingeräumt.

In Bezug auf die Tarife wurden nachstehende Reduktionen vereinbart: Vom 1. Januar 1884 an werden die nur Ballast führenden

Schiffe eine Reduktion des Transittarifes um $2\frac{1}{2}$ frcs. per Tonne genießen; sobald das den Aktionären zufallende Erträgniß 21 Prozent beträgt, wird vom darauffolgenden 1. Januar ab die Pilotage-Gebühr auf die Hälfte reducirt; die Einhebung der anderen Hälfte hört auf, wenn das Erträgniß 25 Prozent erreicht. Bei einem Erträgnisse von 25 Prozent wird die 10 frcs. betragende Transittare für die Tonne auf $9\frac{1}{2}$, bei $27\frac{1}{2}$ Prozent auf 9 frcs. herabgemindert. Für jede weitere Einnahmensteigerung um 3 Prozent jährlich wird die Tare um 50 Cts. bis auf 5 frcs. für die Tonne herabgesetzt. Im Verlaufe desselben Jahres kann nicht gleichzeitig eine Reduktion der Pilotage-Gebühr und der Transittare stattfinden. Im Falle einer Abnahme des Erträgnisses wird die Transittgebühr nach der für Tarifreduktion festgesetzten Scala erhöht, doch kann in einem Jahre nicht eine zweimalige Erhöhung Platz greifen.

Wie erinnerlich hat diese Vereinbarung in England durchweg eine sehr abfällige Beurtheilung erfahren und ist in Folge dessen von Gladstone nicht zur parlamentarischen Berathung gestellt worden. Da Domicil und Jurisdiktion des Kanals französisch bleiben, so fand man, daß trotz der Konzessionen der Gesellschaft an England der französische Einfluß auf den Kanal und dessen Verwaltung fortbestehen werde, obschon die Gesellschaft sich die größten Vortheile gesichert habe, vor Allem billiges Kapital und das Prestige Englands, das jetzt in Egypten die Oberhand habe, während der englische Handel nur gänzlich unzureichende Konzessionen erhalte und auch die Ermäßigung der Gebühren ungenügend sei. In diesem letzteren Punkte scheinen nun allerdings einzig und allein die Interessen der Aktionäre gewahrt worden zu sein; denn die Klagen der Schiffahrtsinteressenten gegen die allzu hohen Passage- und Lootsengebühren im Suezkanal sind durchaus gerechtfertigt, da bei einer Gebühr von 10 frcs. für die Tonne jedes der den Kanal passirenden Schiffe bei durchschnittlich 2000 Nettotonnengehalt 20 000 frcs. zahlt, was gewiß außerordentlich hoch ist. Dringend erwünscht erscheint eine ausgiebige Ermäßigung dieser Gebühren, etwa von 10 auf 6 frcs. per Tonne, wie sie die englischen Rheder verlangen, und nicht etwa so geringfügige wie die der Vereinbarung von 10 auf $9\frac{1}{2}$ und 9 frcs., welche überdies erst dann eintreten soll, wenn die Dividende der Aktionäre 25 bezw. $27\frac{1}{2}$ Prozent übersteigt, woran erst nach Jahren zu denken sein wird, wenn der Verkehr auf 11—12 Millionen Tonnen und der Reingewinn auf 70 Millionen frcs. angewachsen ist. Inzwischen hat die Gesellschaft eine kleine Ermäßigung zugestanden. Vom 1. Januar 1884 sollen bei Schiffen in Ballast statt 10 nur 7,50 frcs. per Tonne erhoben werden.

Alles in Allem genommen bedeutete die Vereinbarung indessen eine Unglückstrafe des Suezkanals. Die englische Regierung hatte den Actionären und ihren Ansprüchen die weitestgehenden Zugeständnisse gemacht und sie reichlich abgefunden. Allerdings stand sie unter diesen Actionären in erster Reihe. Dagegen hatte sie das französische Kapital, indem sie sich zum Bankier der Suezkanal-Gesellschaft machte, in Zukunft von jeder weiteren Betheiligung ausgeschlossen und sich selbst nach verschiedenen Richtungen einen maßgebenden Einfluß auf die Verwaltung und Entwicklung des Unternehmens gesichert.

Von unbefangener Seite wird man das Vorgehen der englischen Regierung gegenüber Lesseps und der Suezkanal-Gesellschaft nur als ein loyales und liberales anerkennen müssen. Der Kanal ist nicht nur ohne, sondern sogar gegen England gebaut worden, und Lesseps hat keinerlei Veranlassung, eine Stellung aufzugeben, in welcher er durch Recht und Moral gesichert steht und selbst der Gewalt nicht erfolglos trozen darf. Es war von der englischen Regierung klug und zweckmäßig, mit Lesseps eine Vereinbarung abzuschließen. Lesseps willigte sofort in den Bau eines zweiten Kanals, welchen die Engländer wegen des zu großen Verkehrs und der gleichzeitig damit stark wachsenden Dividenden des ersten Kanals verlangten. Auch gab er, wie die englischen Direktoren des Suezkanals in einem als Blaubuch veröffentlichten Bericht hervorgehoben haben, trotz seines erwiesenen Rechtes auf die permanente Einhebung der jetzigen Gebühren dem Ansuchen auf Ermäßigung derselben Folge, wodurch die englischen Rheder, nach Ansicht der englischen Delegirten, sofort und schon während der nächsten Jahre Millionen ersparen, worauf die Actionäre des Suezkanals Anspruch besitzen. Das angebotene Darlehen von acht Millionen Pfund sei Lesseps kaum erwünscht, da die Actionäre des ersten Kanals gerne das Kapital gezeichnet hätten. Und da sowohl der Lord Kanzler als auch die Kronanwälte das ausschließliche Privilegium Lesseps' anerkannten, konnte England den Lesseps'schen Bedingungen absolut nichts entgegenstellen, falls ein zweiter Kanal überhaupt nothwendig schien. Wie Granville in der Sitzung des Oberhauses vom 17. Juli 1883 meinte, müsse auch die vorige englische Regierung, als sie den Actienbesitz des Khedive erwarb, angenommen haben, daß Lesseps das ausschließliche Recht auf eine Kanalverbindung durch den Isthmus besitze, und diese Ansicht, fügt Granville hinzu, empfahl sich außerdem dem gesunden Verstande der Regierung, denn sonst wäre Lesseps gar kein Privilegium gewährt worden. Letzteres stützt sich auf folgende Bestimmung der Konzessions-Urkunde vom 30. November 1854 von Ismail Pascha: „Nous lui avons donné, par ces présentes, pouvoir exclusif de con-

stituer et de diriger une compagnie universelle pour le percement de l'Isthme de Suez et l'exploitation d'un Canal entre les deux mers.“ Beiläufig hat die englische Regierung während der ganzen Unterhandlung nicht im geringsten diesen Anspruch zugegeben. Wäre indeß England selbst der Eroberer Aegyptens, erklärte Granville am 17. Juli 1883 im Oberhause, so würden wir gemäß dem Gebrauche der modernen Civilisation weder die ägyptische Regierung gezwungen, noch selbst etwas Ungerechtes oder Illegales gegen die ägyptische Gesellschaft gethan haben. Die Regierung glaubte, daß das Abkommen das Aeußerste war, was sie erhalten konnte, und hielt es daher für recht, die Zustimmung des Parlaments zu verlangen.

Angeichts dieser Verhandlungen und gegenüber dem Vorschlage, das Suezkanal-Problem durch eine internationale Uebereinkunft der verschiedenen Regierungen Europa's und Amerika's zu lösen, die Rechte der Kanalgesellschaft käuflich zu erwerben und hierauf den Kanal im Interesse des Welthandels zu erweitern und zu betreiben, hat Lorenz von Stein den Punkt angedeutet, in welchem allein die praktische politische Lösung der Frage gelegen ist. Allerdings habe die Suezkanal-Gesellschaft ihre ausschließende Konzession; allein dieselbe könne wie jede Konzession, wenn das Staatsinteresse (Utilité publique) es erfordert, ganz oder theilweise gegen Entschädigung aufgehoben werden, zunächst zwar von dem Vicekönig, in letzter Instanz habe aber dessen Souverän, der Sultan, über die Konzession zu bestimmen, und so gelangt Lorenz von Stein zu der Schlussfolgerung, daß die Entscheidung über die ernste Frage weder in London, noch in Paris, noch in Kairo, sondern in Konstantinopel liegt, daß sie daher keine einseitig englisch-französische sein kann, sondern den Charakter einer Entscheidung Europa's über die Suezfrage anzunehmen hat. Diesem Gedankengange scheint man endlich auch in England zu folgen, da die vereinigten englischen Handelskammern am 2. Oktober 1883 in Derby für die „Erbauung eines zweiten Suez-Kanals durch den Khedive“ unter Regelung aller darauf bezüglichen Fragen durch eine internationale Kommission eingetreten sind.

In englischen Kreisen sind gegen den bestehenden Suezkanal zwei bemerkenswerthe Konkurrenzprojekte angeregt und erörtert worden: In erster Linie die Anlage eines Kanals von Alexandrien mit der Führung über Kairo nach dem Rothen Meer und sodann die Verbindung des Mittelmeeres mit dem oberen Jordantal, etwa bei Chaïfa südlich von Beirut, unter gleichzeitiger Umwandlung der merkwürdigen 800 m unter dem Meerespiegel gelegenen Thaltiefe des Jordans in eine breite, auch für Seewege fahrbare Wasserstraße, welche über das Tode Meer bis zur Spitze des Rothen Meeres zu verlängern wäre,

freilich mit großen Kosten. Beide Projekte sind über das akademische Stadium noch nicht hinausgekommen.

Schon geraume Zeit vor Ausbruch der ägyptischen Wirren hatten Das Rothe Meer. einige europäische Großmächte, in rascher Erkennung der Wichtigkeit des Suezkanals und der durch ihn erschlossenen internationalen direkten Straße zwischen Europa und Ost-Asien, ihre Aufmerksamkeit auf die Länder am Nil und Rothen Meere und ihre neue weltverkehrspolitische Bedeutung gelenkt. Allen voran, in rücksichtsloser Wahrnehmung seiner Handelsinteressen, suchte sich das britische Reich den neuen Weg nach Indien durch Verlängerung seiner mit Gibraltar beginnenden Postketten zu sichern, indem es in Malta und Cypern festen Fuß faßte und fast gleichzeitig in Aden am Rothen Meere sich eine wichtige Station schuf. Ganz unter der Hand wurde Aden, um einen krämerischen Ausdruck auf eine krämerische Politik anzuwenden, in eine englische Kolonie umgewandelt: eine englische Gesellschaft kaufte den Platz behufs Anlage einer Handelsstation und diese Gesellschaft, eine zu diesem Zwecke vorgeschobene, trat später das Territorium an die englische Regierung ab, welche im Jahre 1839 kurzer Hand den bloßen Zivilbesitz als einen Bestandtheil englischen Gebietes erklärte. So gelangten die Engländer der fünfziger Jahre in den Besitz von Aden und beherrschen, seitdem sie auch die kleine Insel Perim in der Meerenge Babelmandeb besetzt haben, unbestritten den Zugang zum Rothen Meere wie in Gibraltar den Zugang zum Mittelmeere. Die Franzosen ließen sich auf der Insel Dessi und auf der Halbinsel Scheich Said, dem alten Ocelis, nieder. Oesterreichischerseits erkannte man in dem „welten-spaltenden“ arabischen Meerbusen nicht allein die wichtige Handelsstraße nach Indien, sondern zugleich ein selbständiges, gründlicher Ausforschung bedürftiges Handelsgebiet und in den Hafenplätzen desselben mit ihren Hinterländern vielversprechende Absatz- und Bezugsmärkte. Indessen geschah Nichts, als daß der österreichisch-ungarische Lloyd seit Herbst 1881 einen besonderen Rundfahrtendienst für die Häfen des Rothen Meeres einrichtete und in industriellen Kreisen der Vorschlag erörtert wurde, etwa in Mokka, behufs Heranziehung des dortigen Kaffee-Exports und Anknüpfung von Verbindungen mit dem Innern Arabiens durch mohamedanische Bosnier, welche nach Mekka pilgern, österreichische Handelsniederlassungen zu gründen.

Seitdem sie sich in Aden niedergelassen, ihr großes Uebergewicht in der Suezkanalschiffahrt erkannt und einen Theil des Kanalactienbesitzes erworben hatten, schienen sich die Engländer bereits im Rothen Meere als die Herren zu fühlen. So gingen Anfangs Februar 1882 drei englische Kriegsschiffe bei Mokka vor Anker, angeblich um die

Umgebungen dieses guten Hafens topographisch aufzunehmen, in Wirklichkeit jedoch, um nach einigen Zusammenstößen mit den Eingeborenen die britische Flagge aufzupflanzen und Vorbereitungen zur Okkupation zu treffen. Und als die italienische Regierung im Frühjahr 1882 die Bai von Assab besetzte, erhob Großbritannien dagegen Bedenken und suchte diesem Vorhaben, bis es in folge der Vorstellungen Italiens sich bescheiden ließ, bei der ägyptischen und türkischen Regierung Schwierigkeiten zu bereiten.

Die Bai von Assab liegt Aden gegenüber und nach demselben Rezept wie letzteres von England wurde sie von Italien annektirt. Wie schon einige Jahre vorher in Tunis, freilich erfolglos, war im Rothen Meer die große italienische Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Rubattino“ von der italienischen Regierung zur Einleitung ihrer kolonialpolitischen Action benutzt worden. Von arabischen Häuptlingen hatte diese Gesellschaft vor einem Jahrzehnt in der Bai von Assab Grund und Boden zur Anlage einer Kohlenstation erworben und später ihren Besitz an die italienische Regierung abgetreten. Lange diplomatische Weiterungen knüpften sich daran, da Egypten die Souveränität über die Bai beanspruchte, welche Italien nicht anerkannte, und England Einsprache erhob, welche Italien mit der Versicherung entkräftete, daß Assab nur eine Handelsstation bleiben und keineswegs ein militärisches Zentrum werden solle. Nach dem italienischen Grönbuch über die Assab-Affaire vom Juni 1882 beantwortete Anfang 1880 Lord Salisbury auf Cairoli's Versicherung: „England würde mit Vergnügen in Assab einen großen Handelsmarkt entstehen sehen, allein diese Besitzung darf keinen politischen Charakter annehmen. Das Rothe Meer und der Weg nach Egypten sind Englands empfindliche Seite.“ Später suchte Mancini die Angelegenheit durch eine besondere Vereinbarung zum Abschluß zu bringen, durch deren Unterzeichnung Egypten und die Türkei die Rechtsgiltigkeit des Kaufvertrages und die Souveränität Italiens über die Bai anerkennen sollten, worin ferner der ausschließlich kommerzielle Charakter der Niederlassung ausgesprochen, aber den italienischen Kriegsschiffen das Recht gewährt wurde, dort zu ankern, und worin u. A. auch der Handel mit Waffen und Kriegsmunition verboten wurde. Vielleicht um sich im Orient an Stelle Frankreichs einen harmloseren Freund zu sichern, hatte England dieser Konvention seine Zustimmung und in Kairo wie in Konstantinopel seine Befürwortung angedeihen zu lassen — allein ohne Erfolg. Egypten wie die Pforte verweigerten die Unterzeichnung und protestirten freilich in ihrer Ohnmacht vergeblich. In einer Depesche vom 14. April d. J. erklärte darauf Italien nach Kairo: „Wir haben in Assab eine

Position, die rechtlich und thatsächlich unangreifbar ist. Wir haben unsere Gefälligkeit aus Rücksicht für eine befreundete Regierung so weit getrieben, daß wir eine Konvention unterzeichneten, welche alle mit dieser Angelegenheit verknüpften Interessen gewahrt und gefördert hätte. Somit können wir das Werk der Zivilisation und der wirtschaftlichen Entwicklung, das durch private Initiative unternommen wurde und dem wir im Einklang mit guten Regierungsgrundsätzen Hülfe und Beistand schulden, ohne Zögern fortsetzen.“ Inzwischen hat die italienische Regierung unter Zustimmung der Volksvertretung ein Organisationsgesetz für die neue Kolonie erlassen, wonach Assab zum Ressort des auswärtigen Amtes gehören und einem königlichen Zivilkommissar unterstehen soll; die Kolonie zahlt dreißig Jahre lang keine Steuern und ist ein Freihafen; die Regierung hat das Recht, an Gesellschaften und Private aller Nationen Land abzugeben und Verträge mit den benachbarten Souveränen abzuschließen; die Eingeborenen haben freie Uebung der Religion und ihrer sonstigen Gebräuche und werden nach ihrem bisherigen Rechte behandelt; für die Italiener und die übrigen Nationen tritt das italienische Recht ein, vorbehaltlich der Gründung internationaler Gerichtshöfe.

So hat Italien, wenn auch vorerst bestritten, sich eine und zwar seine erste Kolonie erworben, welche nothwendigerweise ihrer unsicheren Umgebung halber auch militärisch zu schützen sein wird. Assab wird die Zentralstation des italienischen Handels mit Abyssynien, Mitte Afrika und auch dem Rothen Meere sein. Statt auf dem Wege nach Indien in dem kostspieligen Hafen von Aden anzulegen und von dort aus, stark von der direkten Route abweichend, durch jenen Golf nach Bombay zu fahren, werden die italienischen Schiffe nun in einem italienischen Hafen anlegen und von diesem aus die Fahrt direkt fortsetzen können, sowie Assab auch als Haltepunkt und Zentralstation für die italienischen Forschungen in Zentralafrika benützt werden kann. Mit der Erwerbung von Assab, welches im Rothen Meere zu einem Handelsplatz ob ersten Ranges erhoben werden soll, hat Italien zum ersten Male wieder die Wahrnehmung seiner uralten Handelsinteressen im Orient bethätigt und glücklicher als vor Tunis inmitten der ägyptischen Wirren operirt. Italiens Vorgehen ist ein zielbewußtes; denn es steht bereits in Unterhandlungen, um eine ähnliche Handelsniederlassung auch an der Ostküste Afrika's im Gebiete der Somali zu errichten.

Am 5. August 1882 hat der italienische Konsul in Aden, Ritter von Bianchi, in der Mailänder „Società d'esplorazione commerciale in Africa“ über die handelspolitische Lage der neuen Kolonie Bericht erstattet, welche er als eine zukunftsverheißende bezeichnete. Aus dem

Schoa- und Gallasgebiete seien Kaffee, Elfenbein, Sämereien u. s. w. in Hülle und Fülle zu beziehen. Als Einfuhrartikel nach Assab nannte er Reis, Mais, Mehl, nachgeahmte Bijouterien, Spielzeug; Waffen und Schießpulver jedoch aus politischen Rücksichten nicht. Versuche, Baumwollgewebe einzuführen, seien wiederholt gelungen, und man habe dafür Häute und Elfenbein reichlich eingetauscht. Gegen Assa zu sei der Handel ein Tauschhandel; im Schoagebiete hingegen müsse man sich mit Maria-Theresienthalern versehen, da diese dort die einzige gültige Münze repräsentiren. Namentlich Kolonialartikel sollen dort im Ueberflusse vorhanden sein, wie denn die Eingeborenen dieser Gebiete sich häufig des Gummi als Heizmaterials bedienen. Wegen Mangel an Verkehrsmitteln habe man von Aden aus alle diese Reichthümer noch nicht verwerthen können, was nunmehr in Assab durch eine besondere Handelsgesellschaft geschehen soll, welche Assab mit der Zeit zum Mittelpunkt des See- und Binnenhandels im Rothem Meer erheben könne. Seitens der „Società d'esplorazione commerciale in Africa“ wurden hierzu 100 000 francs beige-steuert. Inzwischen fährt Italien fort, seine neue Kolonie zu sichern. Im Auftrage der italienischen Regierung brach am 27. Januar 1885 Graf Antonelli von Assab auf, um dem König Menelik in Abessinien Geschenke im Werthe von 25 000 M. zu überbringen, mit ihm einen Handelsvertrag abzuschließen und einen vortheilhaften Verkehrsweg zwischen Assab und dem Hinterlande aufzufinden.

Europa und
der Seeweg
nach dem fer-
neren Orient.

Zu den wichtigsten europäischen Angelegenheiten gehört die Durchführung der Neutralität und Schifffahrtsfreiheit auf dem Suezkanal, in dem verkehrsreichsten Centrum des Weges zwischen Europa und dem ferneren Orient. Hiefür hätte zunächst als die souveräne Territorialmacht die Türkei Sorge zu tragen gehabt und in den Verhandlungen über die ägyptischen Wirren vom Sommer 1882 wendeten sich die europäischen Mächte in der That zunächst an die Türkei mit dem Verlangen, die Suezkanalschifffahrt zu sichern. Im raschen Verlauf der Ereignisse trat indessen die Ohnmacht der Türkei und alsbald das Uebergewicht Englands, des an der Suezkanalschifffahrt meistbetheiligten Landes, so deutlich hervor, daß die Großmächte sich über einen anderen gemeinsamen Sicherungsmodus, zunächst wenigstens in Prinzip und Norm, verständigten. In dem englischen Rundschreiben vom 3. Januar 1885 über die politische Reorganisation Aegyptens hat Lord Granville hierüber Aufklärungen gegeben. In dieser Note sind die ägyptischen Angelegenheiten in zwei Kategorien getheilt worden, und zwar in solche, welche andere Länder betreffen und somit Gegenstand der Einwilligung oder Mitwirkung der europäischen Mächte bilden, und solche, welche die innere Verwaltung betreffen. Da die Suezkanalfrage

der ersteren Kategorie zugerechnet wurde, so ist ihr demnach auch englischerseits der Charakter einer europäischen Angelegenheit zuerkannt worden. In jener Note betonte Lord Granville, daß die freie und ungehinderte Schifffahrt auf dem Kanal zu allen Zeiten und das Freibleiben des Kanalweges von jeder Unterbrechung oder Beschädigung durch Kriegaakte für alle Nationen Gegenstände von Wichtigkeit sind, und er befürwortete zugleich, um für die Zukunft die Behandlung des Kanals auf eine klarere Grundlage zu stellen und möglichen Gefahren vorzubeugen, den Abschluß eines Uebereinkommens zwischen den Großmächten folgenden Inhalts:

1. Daß der Kanal für die Durchfahrt aller Schiffe und unter allen Umständen frei sein sollte.

2. Daß in Kriegszeiten eine temporäre Beschränkung bezüglich der im Kanal bleibenden Schiffe einer kriegsführenden Macht festgesetzt werde und daß weder Truppen noch Kriegsmunition im Kanal ausgeschifft werden sollen.

3. Daß keine Feindseligkeiten im Kanal oder in dessen Nachbarschaft oder irgendwo in den Territorialgewässern von Egypten platzgreifen sollen, selbst in dem Falle, daß die Türkei eine der kriegsführenden Mächte wäre.

4. Daß keine der zwei unmittelbar voranstehenden Bedingungen auf Maßregeln angewendet werden solle, welche zur Vertheidigung Aegyptens nöthig sein sollten.

5. Daß jede Macht, deren Kriegsschiffe dem Kanal einen Schaden zufügen, gehalten sei, die Kosten der unverzüglichen Herstellung zu tragen.

6. Daß Aegypten alle in seiner Macht liegenden Maßregeln ergreifen solle, um die Bedingungen durchzusetzen, die dem Durchgange kriegsführender Schiffe durch den Kanal auferlegt sind.

7. Daß keine Befestigung am Kanal oder in dessen Nachbarschaft errichtet werden dürfe.

8. Daß in dem Uebereinkommen nichts dahin gedeutet werden soll, um die territorialen Rechte der Regierung von Aegypten weiter einzuschränken oder zu ändern, als ausdrücklich vorhergesehen ist.

Eine unzweifelhafte, präcise und umfassende Neutralisirung der wichtigsten, weil schwierigsten und engsten Strecke auf dem Wege zwischen Orient und Occident entspricht allein und vollkommen dem großen europäischen Gesamtinteresse. Doch könnte sich Europa damit noch nicht begnügen, wenn diese Strecke eben nur aus dem Suezkanal bestehen würde. Das ist aber keineswegs der Fall. Die kurze Landenge von Suez steht bekanntlich nicht, wie diejenige von Panama,

isolirt da, sondern sie findet ihre Fortsetzung in einer längeren Meerenge, welche der Schifffahrt zu allen Zeiten große, noch jetzt nicht ganz überwundene Schwierigkeiten bereitet hat. Diese Meerenge, das Rothe Meer, hat im Süden nur einen schmalen Ausgang, welcher von den starken englischen Befestigungen zu Aden und auf der Insel Perim vollkommen beherrscht wird. So lange die Freiheit der Schifffahrt lediglich auf dem Suezkanal durch die Neutralitätserklärung desselben gewährleistet wird, erscheint sie daher für den durchgehenden Verkehr zwischen Orient und Occident völlig illusorisch, da jedes Schiff auf diesem Wege nicht nur den Suezkanal, sondern auch das Rothe Meer und die Enge bei Aden-Perim passiren muß, wo die Engländer unbestritten herrschen, jedes Schiff in den Grund schießen und alle Passage aufheben können. Schon wiederholt ist darauf hingewiesen worden, daß das Cabinet Gladstone die Pläne Beaconsfield's wieder aufzunehmen und aus dem Rothem Meer einen Armee des indischen Meeres zu machen große Neigung zeige, ja es soll zur Regierungszeit des Khedive Ismael ein geheimer Vertrag abgeschlossen worden sein, durch welchen England dem nunmehr seinem Einfluß unterworfenen Aegypten den Besitz des westlichen Küstenlandes des Rothem Meeres bis zum Cap Gardafui zuerkannt habe. Aegypten habe sich dagegen jeder Action über das Cap Gardafui hinaus enthalten wollen und die Souveränität des Imam von Zanzibar über die Küste zwischen Gardafui und Zanzibar anerkannt. Einige Monate nach Unterzeichnung dieser Vereinbarung habe England das Protectorat über Zanzibar übernommen und dem Imam einen jährlichen Gehalt von dritthalb Millionen bewilligt. Darnach sind es weitausschauende Absichten, welche England in jener Gegend zwischen Afrika und Asien verfolgt und nur zu sehr dazu angethan, im Interesse der Freiheit des Verkehrs die Aufmerksamkeit der europäischen Mächte zu fesseln. Nun ist allerdings durch das Vorgehen Frankreichs und Italiens im Rothem Meer, durch die Besetzung der Affab-Bai italienischerseits und durch die Occupation der Tadschurah-Bai französischerseits ein Anfang zur Europäisirung jenes Meeresgebietes insofern gemacht worden, als an den Küsten desselben nicht einzig und allein von den europäischen die englische Flagge weht. Indessen wird dieser Anfang nothwendigermassen über kurz oder lang die völlige Neutralitätserklärung des Rothem Meeres zur Folge haben müssen, falls nicht sein für Europa's Handel und Wandel so wichtiges und vielversprechendes engeres und weiteres Gebiet mit Arabien und den oberen Niländern bei Conflicten zwischen den europäischen Mächten in steter Gefahr schweben soll, zu einem für die Engländer äußerst günstigen, für alle übrigen Völker aber verderblichen Kriegsschauplatz zu werden.

Wie sich England den Seeweg nach Indien durch starke Seeposten in Gibraltar, Guinea, St. Helena, Kapstadt, Mauritius und Aden zu sichern gewußt hat, so ist es ihm in derselben Weise gelungen, sich auch des neuen kürzeren Weges über den Suezkanal zu vergewissern. Von dem gewaltigen Kriegshafen Portsmouth nimmt die englisch-indische Etappenstraße ihren Anfang. Station Gibraltar beaufsichtigt den Eingang des Mittelmeeres, in Malta wird dessen Zentrum besetzt gehalten, von Cypern und von Aegypten aus die Pforte des Suezkanals bewacht und wie bei Gibraltar so kann bei Aden Perim der Seeverkehr überhaupt gesperrt werden. Auch diese starken Etappenstraßen Englands haben ihre Schwächen. Allein sie werden bei den endgültigen Feststellungen der europäischen Mächte über die Verkehrsfreiheit und Neutralität der Suezkanalpforte auf dem großen Wege zwischen Europa und dem ferneren Orient ernstlich in Betracht gezogen werden müssen.









Verlag

der

G. Franz'schen h. h. Hof-Buch- & Kunsthandlung
München und Leipzig.

Von demselben Verfasser erschienen:

Deutschland und die Orientbahnen. *M.* 2.—.

L'Allemagne et les chemins orientaux. *M.* 2.—.

Der moderne Reise-Verkehr. *M.* 1.—.

Gewerbe-Inspektoren. Vortrag, gehalten am 31. März
1882 im niederösterreichischen Gewerbeverein. *M.* 1.—.

Drei Briefe nach Berlin über das deutsche Tabaks-
monopol. *M.* —.60.

Die kaiserliche Tabaksmanufactur in Straßburg als
Vorläuferin eines deutschen Tabaksmonopols.
M. —.60.

Arbeiterschutzmaßnahmen gegen Unfall- und Krank-
heitsgefahren. *M.* 1.60.

Wirtschaftspolitische Aphorismen. *M.* 2.40.

Das neue Nürnberg und seine internationale Be-
deutung. *M.* —.80.

Buch und Zeitung. *M.* —.60.

Unter der Presse:

Zur Einführung von Reichspostsparkassen.

In Vorbereitung:

Aus der Praxis der deutschen Fabrikgesetzgebung.

Deutschland und Orient

in ihren

wirthschaftspolitischen Beziehungen.

Von

Paul Dehn.

Zweiter Theil:

Im Orient.

Zwischen Orient und Occident. — Die europäische Türkei. —
Im asiatischen Orient.









Biblioteka WSP Kielce



0134847