

II.

D e s t e r r e i c h .

Darf man auch hoffen, daß die Schranken niederfallen, welche das Vereinsgebiet vom Bodensee westwärts bis zu der südlichen Gränze des preussischen Schlesiens abschließen?

Der große Kaiserstaat genießt vermöge seiner geographischen Lage, der Ausdehnung und des Zusammenhangs seiner Gebiete, des Reichthums und der Mannigfaltigkeit seiner Production, der reißenden Fortschritte des Gewerbleißes und der Leichtigkeit der innern Communicationen, welche in der letzten Zeit ungemein gewonnen haben, einer Unabhängigkeit, deren sich kein anderes Land in größerem Maaße erfreut. Eine Vereinigung der Länder dieser Monarchie mit dem Vereinsgebiete würde den schönsten und bevölkersten aller Märkte bilden, welche noch je eine Zolllinie umschlossen hat. Ein freier Austausch der Naturproducte und der Erzeugnisse des Gewerbleißes auf einem zusammenhängenden, dichtbevölkerten Märkte, der nicht weniger als 62 Millionen Einwohner zählt, würde dem innern Verkehr nach allen Richtungen, in welchen die zahlreichen Wasserstraßen und künstlichen Verbindungswege das gemeinschaftliche Gebiet durchschneiden, ein reges, nie gesehenes Leben verschaffen.

Keine unbestegbare Schwierigkeiten möchten wohl der Vereinigung mit den, in einem gemeinschaftlichen Mauthverbande

stehenden Ländern der Monarchie weder von der einen noch von der andern Seite entgegenstehen; die öffentlichen Abgaben und ihr Einfluß auf die Produktionskosten werden, im Ganzen genommen, gleich oder wenig verschieden seyn; durch die wechselseitige freie Einfuhr der rohen Producte würden keine gewohnten, künstlich gebildeten Verhältnisse gestört; für die Industrie der Erbstaaten würde auf dem eigenen Markte der bisher genossene Schutz gegen fremde Mitbewerbung, allen nicht zum Bereiche gehörigen Ländern gegenüber, nicht geschwächt werden.

Der Manufactur- und Fabrikindustrie der Vereinsländer gegenüber stehen aber die österreichischen Erbstaaten, im Ganzen genommen, wohl schwerlich, und Böhmen, Mähren und das Erzherzogthum gewiß nicht im Nachtheile; im Allgemeinen ist ihnen die Wohlfeilheit des Arbeitslohnes, einzelnen Zweigen der Reichthum an Rohstoffen und die wohlfeileren Preise derselben günstig. Wo, wie in Oesterreich, die Sorgfalt für die Verbreitung nützlicher Kenntnisse unter der gewerbtreibenden Klasse sich auf so mannigfaltige und glänzende Weise offenbart, kann es an tüchtigen Unternehmern und Arbeitern nicht fehlen.

Daß sich die Industrie der gewerbreichern Provinzen der Erbstaaten auf jenen Theilen des Vereinsmarktes, wo früher nur mäßige Zölle bestanden, nicht günstigerer Erfolge erfreute, hat man denselben Ursachen zuzuschreiben, welche den deutschen Gewerbleiß überhaupt an seinem schöneren Aufblühen hinderten. Gegen die Mitbewerbung der Briten mehr geschützt, dürften die österreichischen Wollen- und Baumwollenmanufacturen und mannigfaltige andere Industriezweige auf dem Vereinsmarkte sich aber einen weit größern Absatz ihrer Erzeugnisse, als bisher, versprechen, und sich mit dem Gewerbleiß des Vereines in die Gewinnste theilen, welche sonst dem fremden Verkäufer zufielen.

Leicht begreiflich kann die Rede nicht von einer vollständigen Vereinigung mit sämtlichen Ländern der Monarchie seyn, da nicht

alle ihrer Bestandtheile sich in einem gemeinschaftlichen Zollverband befinden, namentlich Ungarn einen davon ausgeschlossenen Markt bildet. Allein, wenn die Erleichterungen, welche den Verkehr zwischen diesem Königreiche und den übrigen Theilen der Monarchie in neuerer Zeit erhalten hat, noch gar manches zu wünschen übrig lassen mögen, so darf man doch im Ueberblick allgemein bekannter Thatsachen mit Sicherheit annehmen, daß dem wechselseitigen Vortheil der verschiedenen Länder der Monarchie die bestehenden Beschränkungen immermehr weichen werden. Auch ist kein Zweifel, daß in soferne sie ihren Grund in der Verschiedenheit der Steuerverfassungen haben, es insbesondere für Ungarn nur in seinem wohlverstandenen Interesse liegen könne, durch eine Annäherung an die Steuereinrichtungen der übrigen Staaten, diese Schwierigkeit zu beseitigen, und für seine reiche Production sich die immensen Vortheile eines freien Verkehrs zu sichern, gegen welche alle finanziellen Opfer, die nur immer in Frage stehen könnten, von untergeordneter Bedeutung erscheinen müßten.

Eine Vereinigung mit den deutschen österreichischen Staaten, oder überhaupt mit einzelnen Theilen der österreichischen Monarchie würde den Vereinsländern aber sodann noch ihren Verkehr mit den übrigen österreichischen Staaten erleichtern.

Sollten indessen jeder solcher Vereinigung die eigenthümlichen Verhältnisse der von den österreichischen Mauthlinien umschlossenen Provinzen zu den übrigen Ländern der Monarchie in den Weg treten, so stehen sie gewiß nicht einer Verständigung entgegen, welche, wenn nicht alle Vortheile eines gemeinsamen Zollverbandes in ihrem ganzen Umfang, doch annähernde Resultate gewährt, und ebenso den nationalen oder politischen gemeinschaftlichen Interessen, wie dem Interesse des Gewerbflusses und des Handels beider Theile zusagt. Eine Reihe

in neuerer Zeit getroffener Veränderungen in der Zollgesetzgebung Oesterreichs zielten auf die Annäherung zu einem gemäßigten, freiem Handelsysteme; die Aufhebung verschiedener Einfuhrverbote, die Verminderung mehrerer Einfuhrzölle, die Herabsetzung von Ausfuhrabgaben, die Erleichterung des Transits und die Errichtung von Freihäfen bestärken die freudigen Erwartungen, mit welchen man einer solchen Verständigung entgegenfieht.

Durch Vereinbarung über umfassende und wesentliche Erleichterungen der wechselseitigen Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr und über größere, beide Gebiete berührende Unternehmungen zur Beförderung der Gütertransporte, durch Verständigung über alle gemeinschaftlichen Interessen, fremden Märkten und Staaten gegenüber, oder durch ein gemeinsames Wirken und Handeln in dieser Beziehung, sodann durch vertragmäßige Bestimmungen zum Zwecke der Vernichtung des verderblichen Schleichhandels an den Grenzen der beiden Gebiete u. s. f. kann zwischen zwei so großen Märkten der Zweck des Vereins so nahe erreicht werden, wie es auf gleichem Weg zwischen einer größeren Zahl kleinerer und mittlerer Staaten, welche ihre besondern Einrichtungen behalten wollten, nimmerhin möglich wäre.

Von solchem Einverständniß mit dem Kaiserstaate hängt insbesondere auch die vollständige Benutzung der Vortheile ab, welche der natürliche Lauf der Gewässer, in Verbindung mit den Anstrengungen der Kunst, dem Handel Deutschlands darbietet, die glückliche Lösung der Aufgabe zwei Welttheile auf dem kürzesten und sichersten Wege zu verbinden, die Hauptstraße des Weltverkehrs durch das Herz von Europa zu leiten, durch die unmittelbare nahe Verbindung eines Hauptstromes mit allen Kanälen, in welchen der deutsche innere Handel sich bewegt, dem Güter-Umlaufe und der Production ein üppigeres und erhöhtes Leben zu geben.

Wir stehen bei den ersten Anfängen der Lösung dieser Aufgabe, und so wie im Westen die Krone Baiern durch die Verbindung der Donau mit dem Rheine mit einem ermunternden Beispiel zur Verfolgung eines von der Natur angedeuteten Planes vorgeht, so ist man nicht minder im Osten thätig.

Schon bewegen sich im raschen Laufe drei Dampfboote auf der untern Donau, zwei von 30 und 60 Pferdekraften zwischen Preßburg und Moldava und eines zwischen Orsona und Galaz. Ein viertes wird den Dienst zwischen Galaz und Constantinopel versehen, und in der rauheren Jahreszeit, während der Unterbrechung der Flußschiffahrt, zwischen Constantinopel und Smirna dem Verkehre dienen.

Zwei neue Boote sind im Bau begriffen; eine weitere Vermehrung steht zu erwarten und wird den Vortheil gewähren, daß man für den Verkehr mit der Türkei, welcher wegen den Garantaine-Einrichtungen manche Anstände und Zögerung veranlaßt, besondere Dampfschiffe ausschließlich bestimmen kann.

So schreitet die Unternehmung ohnerachtet der Schwierigkeiten, welche jeder erste Versuch solcher Art in der ersten Zeit findet, rasch vorwärts. Noch umfaßt sie nicht eine ununterbrochene Dampfschiffahrt auf dem ganzen Strome von Wien aus bis an seine Ausmündung in das schwarze Meer und von da nach Constantinopel. Zwischen Wien und Preßburg kann nur bei hohem Wasserstande die Fahrt unternommen werden, die zu Thal ohnerachtet der vielen Krümmungen des Flußbettes nur 2½ Stunden, zu Berg aber 12 Stunden, der starken Strömung wegen erfordert, während der weit kürzere Landweg in 5 — 6 zurückgelegt wird. Daher hat die Gesellschaft ihre

Unternehmung vorläufig auf den Strom unterhalb Preßburg beschränkt.*) Aber auch hier hat sie noch mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Bei ungewöhnlich niedrigem Wasserstande mußten schon die Fahrten bei Preßburg eingestellt werden und konnte die Beschiffung erst in der Nähe von Raab beginnen. Bedeutender sind die Hindernisse, welchen die Schifffahrt unterhalb Orsova begegnet. Auf eine größere Strecke versperrten die im Flußbette sich erhebenden Felsen den Dampf Schiffen die Durchfahrt, und nöthigen zur Umladung der Waaren auf flachere Fahrzeuge, während die Reisenden den Landweg einschlugen, um nach 18stündiger Fahrt das nächste Dampfboot zu besteigen. Indem man einstweilen zur Erleichterung des Landtransports die Wiederherstellung einer alten Römerstraße beschloß, sucht man durch Sprengung der Felsen auf östreichischer und türkischer Seite den Dampf Schiffen einen ununterbrochenen Lauf zu verschaffen. Schon haben diese Arbeiten, kräftig gefördert von der Regierung durch thätiges Einschreiten im eigenen Lande, wie durch Unterhandlungen mit dem Nachbarlande, an mehreren Orten begonnen und sind alle Zweifel über ihr Gelingen verschwunden. Ebenso darf man erwarten, daß dem wohlthätigen Unternehmen, sowohl von Wien aus bis Preßburg, als oberhalb Wien Flußcorrectionen zu Hülfe kommen, und dann

*) Reisende zahlen von Preßburg bis Galatz auf dem ersten Platz 77, auf dem zweiten 48 fl.

Die Fracht beträgt von Wien bis Galatz für 100 Wiener Pfund (56 Kilogramm) für Leipziger Güter und Waaren aller Gattungen (mit Ausnahme Platz versperrender Güter, die etwas mehr zahlen) 6 fl. 30 kr. abwärts, wie aufwärts; für Eisen und Senfen 5 fl. 20 kr. Conv. Münze; die Asscuranz 45 kr. für 100 fl. Werth. Die Fahrt von Preßburg bis Constantinopel wird 8—11 Tage erfordern, zurück aber längere Zeit.

Die Fracht von Straßburg nach Wien beträgt für 50 Kilogramm zu Land 5 fl. 30 kr. bis 6 fl. 30 kr. und theils zu Wasser theils zu Land 4 fl. 15 bis 6 fl. im 20 Gulden Fuß. Die Liefersungszeit beträgt 30 Tage.

was die Kunst vermag, oder, wie die Aufhebung der Stapel, nur von den Entschliessungen der Regierungen abhängt, auch auf dem östlich von Oestreich liegenden Stromtheile zur Beförderung der großen Sache geleistet werde.

Wenn Ungarn für seinen Reichthum an Exporten, sondern die östreichischen deutschen Provinzen für den Absatz ihrer Manufakturwaaren in Servien, Bosnien, in der Wallachei, in der Moldau, in Rumelien und für manche Artikel, namentlich für Eisenwaaren, auch in dem südlichen Rußland sich zunächst große Erfolge von solchen Erleichterungen der Communication erwarten dürfen, so werden die günstigen Einflüsse auf den Verkehr mit dem Vereinismarkte und auf den Transit auf der Donau nicht ausbleiben.

Durch diese Unternehmung beginnt die noch junge Freiheit des schwarzen Meeres für das mittlere Europa erst fruchtbar zu werden. Indem sie Wien mit Constantinopel, mit Trebisond und mit allen Häfen des schwarzen Meeres in direkte Verbindung setzt, und die Communication mit dem türkischen Armenien und Natolien, so wie mittelbar mit Persien erleichtert, eröffnet sie dem Handel von Central-Europa einen Weg nach Asien, der, wenn auch Rußland noch die freundliche Hand reicht, bald in seiner ganzen Wichtigkeit erkannt und in einem Umfang benutzt werden wird, wodurch die großartigsten Unternehmungen zur möglichsten Erleichterung der Transporte möglich werden.

Daß die östreichische Regierung aber die Verflechtung des eigenen Interesses mit der Lebhaftigkeit des Transit handels zu würdigen versteht, und wechselseitige Erleichterungen in Benutzung der Donaustraße daher keine Schwierigkeit finden, dafür bürgt schon die Sorgfalt, welche sie dem Transit handel durch die gänzliche Aufhebung aller Transitabgaben zugewendet hat.

Schon erntet Triest in der gewonnenen Ausdehnung seines Marktes bis tief in das Innere des Vereinsgebietes die Früchte jener Maaßregel, so wie auch Venedig in dieser Richtung hin seine Erhebung zum Freihafen fruchtbar werden sieht.

In welche Verhältnisse der Verein auch mit dem österreichischen Kaiserstaat treten mag, so können sie überhaupt nur freundlicher Art und für den wechselseitigen Verkehr, in Vergleichung mit dem gegenwärtigen Zustand, nur günstig seyn. Jedenfalls erscheint uns in dieser Beziehung eine Vereinbarung über die Verhinderung der Schleichhandels als in hohem Grade wünschenswerth.

Die Unternehmungen des Schleichhandels werden vorzüglich durch den Umstand erleichtert, daß in der Regel der eine Staat die Ausfuhr der Gegenstände unbesteuert läßt, deren Einfuhr der andere mit hohen Abgaben belegt oder verbietet, daß daher die Einschwärzer auf dem einen Gebiete ganz ungehindert alle Vorbereitungen zur Einschleppung in das Nachbarland machen und jeden günstigen Augenblick dazu benutzen können und daß kein Staat die Verletzung des fremden Mauthgesetzes an seinen Unterthanen bestraft. Mit weit geringerem Kostenaufwand erreicht man wechselseitig eine weit größere Sicherheit gegen dieses Uebel, wenn die gleiche Aufsicht auf die Ausfuhr, wie auf die Einfuhr wacht, man sich gegenseitig in der Bekämpfung des Schleichhandels unterstützt, alle zur Entdeckung von Defraudationen dienlichen Mittheilungen nicht verweigert werden, und die Verletzung der Mauthgesetze, deren sich die Staatsangehörigen einen durch Handelsverträge inniger befreundeten Nachbarlands schuldig machen, nicht ungeahndet bleibt.

Beide Theile würden durch Vereinbarungen der bezeichneten Art, nicht nur in der Erleichterung des wechselseitigen Verkehrs der Production ihrer Gebiete eine wohlthätige Aufmunterung

gewähren, sondern zugleich in der Verminderung der Kosten der Grenzbewachung auf eine Strecke von einigen hundert Stunden die Mittel finden, die Schutzanstalten nach andern Seiten hin zur gemeinsamen Sicherheit zu verstärken, und sich des noch weit schätzbareern Einflusses einer solchen Maaßregel auf den sittlichen Zustand des Volkes erfreuen.
