

IV.

R u ß l a n d.

Die Zollvereinigung und der Vereinstarif werden den russischen Handel, wie sich derselbe in der letzten Zeit gestaltet hatte, zunächst wenig oder gar nicht afficiren. Allein man hat Verluste zu beklagen, die der Verkehr der deutschen Länder durch die Veränderung der russischen Mauthgesetzgebung schon früher erlitten, und welche eine Verständigung über wechselseitige Erleichterungen im hohen Grade wünschenswerth machen.

Die Erhöhung des russischen Zolltarifs war eine natürliche Reaction gegen die wachsenden Restrictionen, welchen der russische Handel auf fremden Märkten, namentlich in Großbritannien und Frankreich, unterworfen wurde. Rußland hat sich früher laut zu den Grundsätzen einer liberalen Handelspolitik bekannt, und seine Beschränkungen des auswärtigen Verkehrs beruhen wenigstens jenen Staaten gegenüber auf dem Princip einer gerechten Erwidernng. Wir wünschen, daß es dem Vereine nicht schwer fallen möge, auf diese Grundlage über wechselseitige Concessionen mit diesem Nachbarstaate sich zu verstehen. Beide Theile werden die Größe des Marktes erwägen, auf welchem jede Erleichterung wirkt, die dem Absatz ihrer Erzeugnisse gewährt wird. Bis zu den von den russischen Gränzmarken entferntesten Theilen unseres Marktes, in dem äußersten südwestlichen Winkel unseres Vaterlandes hat man in den Jahren 1822 — 1824 die nachtheiligen Wirkungen des russischen Tarifs empfunden; eben so

weit werden sich unmittelbar und mittelbar die Wohlthaten einer wieder gewonnenen größeren Freiheit des Verkehrs mit dem unermeßlichen Gebiete des russischen Kaiserreichs erstrecken. Die deutsche Fabrik- und Manufactur-Industrie würde sich eines solchen Ereignisses um so mehr zu erfreuen haben, da sie die Vortheile, welche ihr als Aequivalent für Gegenconcessionen des Vereins eingeräumt werden, mit der britischen und französischen Industrie so lange nicht zu theilen hätte, als Frankreich und Großbritannien nicht den Grundsätzen der Verkehrsfreiheit practische Geltung zugestehen.

Wir sind übrigens weit entfernt, uns in dieser Beziehung ausschweifenden Hoffnungen zu überlassen, und die finanziellen und staatswirthschaftlichen Rücksichten zu übersehen, welche die Erlangung eines vollständig befriedigenden Resultats erschweren können. Dem Interesse der Finanzen, welches noch im Jahre 1831 eine weitere (als vorübergehend erklärte) Erhöhung der Einfuhrzölle um  $12\frac{1}{2}$  pro Ct. ihres früheren Betrags motivirte, dürfte jedoch eine Herabsetzung der Einfuhrabgaben zu Gunsten des deutschen Handels bis zu einem gewissen Punkte eher zuträglich als nachtheilig seyn. Es ist kein Zweifel, daß in Rußland die Abgaben von allen Luxusartikeln sehr hoch gespannt werden können, ohne den Verbrauch wesentlich zu vermindern. Die Klassen der Gesellschaft, welche dort kostbare Stoffe, Tüll, Petinet, Spitzen, blonden und dergleichen Waaren verbrauchen, schlagen eine Abgabe von 12 Rubel vom Pfunde nicht hoch an. Die Luxussteuern von solchen Modeartikeln, von façonirten und brochirten Seidewaaren, von leichten und kostbaren Wollegeweben, feinere Teppiche von gestricelter Baumwolle und Leinengeweben u. dgl. interessieren die deutsche Industrie aber wenig. Sie kann durch eine Ermäßigung der glatten einfachen Seidenzeuge, der gemeinen Wollentücher, der Kattune oder Indienne, der gewöhnlichen Strumpfstrickerwaaren und anderer Bedürfnisse der größeren Massen auf eine Weise befriedigt werden, welche für die Finanzen, sowohl durch den Einfluß auf den

Verbrauch als durch Verminderung des Schleichhandels, zugleich von Nutzen wären \*).

Wichtiger sind die staatswirthschaftlichen Hindernisse, welche bedeutenden Erleichterungen entgegentreten. Rußland wird seine Zölle nicht bis zu dem Maaße vermindern, das die Existenz einzelner Zweige seiner Manufactur- und Fabrikindustrie bedrohen könnte. Sein, seit einer Reihe von Jahren angenom-

\*) Die Zölle haben in Rußland, nach Abzug des Antheils der Städte, betragen:

Im Jahre 1823:	40,556,000 R. B.
„ „ 1825:	55,313,000 „
„ „ 1829:	66,575,000 „
„ „ 1831:	69,182,189 „

In der Periode von 1811—19 betragen sie unter dem damaligen strengen Mauthsystem im Durchschnitte jährlich 30,622,288 R. B.; in den 2 Jahren, in welchen der mittlere Tarif vom Jahre 1820 galt, 51,286,218 R. B. jährlich. Nach Einführung des erhöhten Tarifs fielen sie zuerst im Jahre 1823 auf 40,266,747 R. B., stiegen aber wieder in den folgenden Jahren, und betragen im Durchschnitte der Periode von 1823—28: 52,027,931 R. B. — Histor. Stat. Handbuch von Fr. Ben. Weber. 1834. S. 199.

Das Steigen der Zolleinkünfte ist eine natürliche Folge der Fortschritte der Bevölkerung und der Production, deren Einfluß auf den Handel in fast allen Ländern die Wirkung der wachsenden Beschränkungen noch übertrifft hat.

Die Zölle sollen ohngefähr  $\frac{1}{2}$  des ganzen russischen Staatseinkommens liefern. Man hat für jene Quelle der russischen Finanzen schon den Umstand geltend gemacht, daß die 70 Millionen Rubel, welche in den letzten Jahren die Zölle jährlich einbrachten, nur 4—5 Mill. Rubel Erhebungskosten verursachen. Allein dieses Verhältniß würde in Vergleichung mit den Erhebungskosten in andern Ländern nur dann als wirklich vortheilhaft gelten können, wenn die Differenz durch den größern Betrag des Schleichhandels sich nicht ausgleicht.

Der Gesamtwert der Einfuhr und Ausfuhr Rußlands wird angegeben, wie folgt:

	Einfuhr:	Ausfuhr:
1823:	157,928,000 R. B.	195,095,000 R. B.
1826:	178,037,000 „	181,119,000 „
1829:	205,012,000 „	222,283,000 „
Im Jahr 1830 betrug die Ausfuhr		253,144,466 R. B.
„ „ 1831 „ „ „		244,424,257 „
und die Einfuhr	176,358,626 R. B.	

menes System hat viele Unternehmungen hervorgerufen, welche eines fortdauernden Schutzes nicht zu entbehren vermögen. Das Bedürfnis einer gleichförmigen Entwicklung der beiden Hauptzweige der Production ist durch die Beschränkung, welche der Absatz der rohen Erzeugnisse der russischen Production auf fremden Märkten erlitten, fühlbarer geworden. Der deutsche Markt bietet Rußland für seine Ackerbauerzeugnisse keinen Ersatz für die Beschränkungen, welchen deren Einfuhr nach Großbritannien und Frankreich unterliegt. Allein die bestehenden Zölle übersteigen bei Weitem jenes Maas, welches der einheimischen Industrie einen billigen Vortheil läßt, ohne ihr zugleich einen wohlthätigen Sporn zum Weiterschreiten zu rauben, und die fremde Mitbewerbung auszuschließen, oder auf einen gewinnlosen, ganz beschränkten Absatz zu reduciren, und auf den Weg des Schleichhandels zu verweisen. Aus der Verschiedenheit der Lage des Klimas und anderer Verhältnisse gehen auch bei der nahen Berührung beider Länder so mannigfaltige natürliche Handelsverbindungen hervor, daß es an Aequivalenten für die Ermäßigung der russischen Zölle von deutschen Manufacturartikeln nicht fehlen kann. Nicht nur für manche rohe Erzeugnisse, sondern auch für einzelne Zweige des Gewerbflusses bietet der deutsche Markt, wie namentlich für Lichter, Seife, Leder, Fuchsen, Pelzwerk u. s. f. vortheilhafte Absatzgelegenheit dar. Für andere Artikel wird die Industrie im Zustande eines freien Verkehrs bald ihre natürlichen Vortheile kennen lernen. Beschränkt sich die Herabsetzung der Tarifsätze auf die Erzeugnisse der deutschen Manufacturindustrie, so wird der Einfluß einer solchen, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit beruhenden Maaßregel für die russische Industrie bei Versorgung des innern Marktes weit weniger fühlbar seyn, als eine allgemeine Verminderung der Schutzzölle, und sich mehr in der Beschränkung der Einfuhr von Manufacturwaaren aus andern Ländern äußern. Sollten dagegen auch andere europäische Länder dem gegebenen Beispiele folgen, so würde eine allgemeine wechselseitige Herabsetzung der Zölle zwar manche Zweige der russischen Fabrik- und Manufactur-

Industrie mehr afficiren, dagegen aber anderen Industriezweigen, wie namentlich der Leinwandfabrikation und hauptsächlich der Gesamtproduction des Ackerbaues große Vortheile gewähren. Das einzige Land, dessen Manufacturindustrie durch ihre lebhafteste Mitbewerbung manchen erst aufblühenden Zweigen gefährlich werden konnte, wird übrigens, wie wir später sehen werden, nicht so leicht zu einer wahren liberalen Handelsgesetzgebung sich hinneigen.

Wir glauben eine Erleichterung des wechselseitigen Verkehrs zwischen Deutschland und dem russischen Reiche nicht nur der nächsten Folgen wegen, sondern noch mehr in Betrachtung der mittelbaren Wirkungen, die man davon zu erwarten berechnigt ist, zu den glücklichsten Ereignissen rechnen zu dürfen.

Betrachtet man die ungeheure Ausdehnung des russischen Marktes, seine Lage und seine Verbindungen mit Asien, die reißenden Fortschritte, die seine Bevölkerung und seine Production in den alten Gebieten wie in den neuen Erwerbungen gemacht, so könnte man es auffallend finden, daß der Verkehr zwischen dem russischen Marke und den seinem Mittelpunkte gegenüber gelegenen deutschen Ländern nicht eine größere Lebhaftigkeit gewonnen. Ohne Zweifel ist die Ursache dieser Erscheinung nicht nur in der Besteuerung der wechselseitigen Einfuhr, sondern auch in dem Umstande zu suchen, daß die Entwicklung des deutschen Gewerbleißes durch andere bereits berührte Ursachen zurückgehalten wurde, und daß auch der Zwischen- und Durchfuhrhandel durch die große Zahl von Mauthlinien erschwert wurde, welche das deutsche Gebiet durchschnitten. Während auf dieser Seite die Fortschritte der Kultur und des Reichthums des russischen Reiches im auswärtigen Verkehre weniger fühlbar blieben, hat der Seehandel im Norden und Süden Rußlands mit seiner ökonomischen Entwicklung gleich rasche Fortschritte gemacht. Der Lauf seiner schiffbaren Flüsse, die, theils nach Süden, theils nach Norden sich wendend, in das

schwarze Meer, in die Ostsee und in das weiße Meer ausmünden, die Lage der Länder, welche den natürlichen Markt für seine rohen Erzeugnisse bilden, und die größere Wohlfeilheit der Seefrachten, erklären die Richtungen, welchen die beiden Hauptströme des auswärtigen Handels Rußlands folgen.

Sollte aber die Erleichterung des Verkehrs mit dem Verein und den österreichischen Staaten nicht geeignet seyn, die Umsätze des russischen Handels auch in der Richtung von Osten nach Westen rascher zu vermehren, und insbesondere auch die Donaustraße zu beleben, und vielleicht bald zum ersten Range emporzuheben? Wir glauben diese Frage unbedenklich bejahen zu dürfen.

Im Verkehre der Völker reiht sich schnell an eine Verbindung, die man knüpft, eine neue; die Bahn, die man für einen Zweig ebnet, erleichtert die Bewegung für die Circulation der Güter überhaupt; je lebhafter und mannigfaltiger die Verkehrsverbindungen zwischen zwei Marktgebieten geworden, desto mehr verschwinden die Hindernisse, welche dem Austausch der Producte auf größeren Distanzen entgegenstehen. Die Communicationen werden erleichtert, die Versendungen und Bezüge werden regelmäßiger, die Bilanzen gleichen sich schneller aus, die Kosten dieser Ausgleichung nehmen ab, das wechselseitige Credit nehmen und Credit geben wird erleichtert, die wechselseitigen Bedürfnisse werden schneller und genauer bekannt, die Production benützt ihre natürlichen Vortheile oder vorübergehende günstige Conjunctionen rascher und vollständiger, die Unternehmungen der Production und des Handels werden sicherer.

Wenn auf solche Weise der Handel zwischen beiden Märkten in Folge wesentlicher gegenseitiger Erleichterungen einen erfreulichen Aufschwung nimmt, die Vermehrung der wechselseitigen Bezüge die Frachten vermindert und größere Unternehmungen zur Erleichterung und Beschleunigung der Transporte hervor-

ruft, so wird dieser lebhaftere Austausch der Producte des Bodens und des Gewerbefleißes zwischen beiden Ländern, nicht anders als wohlthätig auf ihre ökonomische Entwicklung einwirken.

Die innigeren Verkehrsverbindungen zwischen beiden Märkten würden vielleicht auch dem Westen zur Befriedigung eines Bedürfnisses, welches aus der Uebervölkerung einzelner Gebiete hervorgeht, eine weitere bequeme Gelegenheit und dem Osten die Elemente zu einem raschen Fortschreiten der Civilisation darbieten. Wenn auch eine vermehrte Gewerthätigkeit die Ursache der Auswanderungslust in Deutschland wesentlich schwächen wird, so schreitet die Bevölkerung doch in einem so starken Verhältnisse vorwärts, daß wir schwerlich ganz aufhören werden, den Vortheil zu vermissen, den andere europäische Staaten, in dem Besitze von Kolonien, bei überströmender Bevölkerung einzelner Landestheile finden. Bisher war in der Regel für die deutschen Auswanderer die Wahl zwischen Nordamerika und dem russischen Polen gegeben, welche nur zu häufig, wohin sie sich entschied, die gehegten Erwartungen täuschte. Wie viele Opfer des Leichtsinns, der Leichtgläubigkeit und des Betrugs hat die große Zahl der Auswanderer nicht aufzuweisen, welche der Bodenreichtum der neuen Welt angelockt, und die sich in Mangel und Elend und eine drückende Dienstbarkeit versetzt sehen! Warnungen, auf solche Beispiele des Verraths sich stützend, blieben ohne Erfolg, weil der Ununterrichtete, fremdartige Motive unterstellend, ihnen mißtraut.

Seltener sind die Auswanderungen nach dem Osten geworden, nachdem die russische Regierung sich durch bestimmte Vorschriften, welche die Bedingungen der Einwanderungen festsetzen, geschützt hat. Ohnehin ist ihnen Boden und Klima weniger einladend, und der Umstand nicht günstig, daß die Einwanderer in einzelnen zerstreuten Niederlassungen unter einem an Sprache, Sitten und Gewohnheiten fremden Volke sich

isolirt finden. Die südlichen Theile des russischen Reiches und insbesondere die transkaukasischen Provinzen sind aber vermöge ihres Bodenreichtums, ihrer climatischen Verhältnisse und ihrer dünnen Bevölkerung für ausgedehntere Niederlassungen fremder Anbauer aus dem westlichen Europa gleich günstig, zum Theile selbst günstiger, als Nordamerika. Jene Provinzen bieten in den Regionen des Weizens und Obstes, des Mais und des Weines, der Oliven und des Seidenbaues, der Baumwolle, des Zuckerrohrs (und vielleicht darf man hinzusetzen: des Indigos) den nicht ganz mittellosen Einwanderern noch überdieß den Vortheil dar, daß der Werth des Geldes dort höher steht, als in den nordamerikanischen Freistaaten, und sein disponibiles Capital daher weiter reicht.

Könnten die Regierungen, nachdem bereits ein großer Schritt zur Erleichterung der Communication mit jenen Ländern (durch die Ausdehnung der Dampfschiffahrt auf der Donau bis zum schwarzen Meere) geschehen, sich über zweckmäßige Maaßregeln zur Leitung der Colonisation und zur besseren Sicherung des Schicksals der Auswanderer verstehen, so würde für die überfüllten Gegenden des westlichen Europas eine solche Vermehrung der Ansiedelungsgelegenheit eben so erwünscht seyn, als die Benutzung dieser Gelegenheit wesentlich dazu beitragen würde, nicht nur die Fortschritte der Civilisation in den schönsten, von der Natur herrlich ausgestatteten aber menschenarmen Provinzen des russischen Reichs, sondern auch in den Nachbarländern des Orients zu beschleunigen, deren Bewohner für die Wohlthaten der europäischen Kultur empfänglich zu werden beginnen, und sich ihrem näher rückenden Einflusse um so weniger entziehen werden.

Was man von dem Erfolg einzelner deutscher, französischer und schweizerischer Ansiedelungen bis nahe bei den Ursitzen der germanischen Stämme vernimmt, läßt erwarten, daß ausgedehnteren Niederlassungen ein schöneres Aufblühen nicht fehlen

könnte. Die späteren Ankömmlinge würden manche Schwierigkeiten nicht mehr zu überwinden haben, welche frühen Ansiedlern zu besiegen schwere Anstrengungen kosteten\*).

Die zunehmende Cultur, die wachsende Bevölkerung, die Verbreitung der Bedürfnisse und Gewohnheiten der westlichen Völker in den transkaukasischen Provinzen könnten nicht unterlassen, ihren wohlthätigen Einfluß theils mittelbar, theils unmittelbar auf das ganze Land zu erstrecken, welches, begrenzt vom Mittelmeer, von den südlichen und westlichen Küsten des schwarzen Meeres bis zu dem Ausfluß des Kuban, vom Caucasus und dem kaspischen Meer, von der Wüste im Norden der Bucharei bis zu den Quellen des Indus, vom rechten Ufer dieses Flusses bis zu seiner Ausmündung in den indischen Ocean, von den Küsten dieses Meeres und dem persischen Meerbusen

---

\*) Wir stützen unsere Ansicht hierüber auf die Schrift des Herrn Gamba, ehem. französ. Consuls zu Tiflis: Voyage dans la Russie meridionale et particulièrement, dans les provinces situées au de la Caucasse fait depuis 1820—24.

Die ersten Auswanderer aus Schwaben, die sich in der Krim niederließen, hatten mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen, da sie ganz unerwartet ankamen, und keine Art von Fürsorge für sie getroffen war. Im Jahr 1814 belief sich die Zahl der deutschen Kolonisten in den Gouvernements von Ekatarinoslaw, von Cherson und Taurien auf 35,000 Seelen. Gamba sagt Seite 24: Les Allmends ont prospéré depuis lors et leur nombre a beaucoup augmenté. Franzosen, Schweizer und Holländer haben in diesen Provinzen bedeutende Besitzungen.

Einen Theil der deutschen Kolonisten hat die Befürchtung einer zweiten Sintfluth veranlaßt, sich in Georgien anzusiedeln, um dem Berge Ararat näher zu seyn. Gamba S. 23. t. II.: Jede Familie erhielt ein Haus und 35 Desätinen (c. 90 alt französische Morgen oder 158 kleine Berliner Morgen) Land, unter der Bedingung, das sie für das Haus in 10 Jahrestermen 125 Silberrubel, und nach Ablauf dieser Zeit jährlich 20 Kop. für die Desätine Landes zahle.

Man verdankt diesen Kolonisten die Einführung des Kartoffelbaues in Georgien.

Früher hatten sie von den Räubereien der Lesgis zu leiden. Diese Gefahr ist aber verschwunden.

bis zum Ausfluß des Euphrats und von dem Weg der Wüste, welche nach Suez führt, — in seinem dermaligen Zustand einen so niederschlagenden Contrast mit der Kunde bildet, die uns von seiner ehemaligen Blüthe die älteste Geschichte aufbewahrt hat.

Die Erleichterung des wechselseitigen Verkehrs zwischen dem russischen Reiche, dem deutschen und dem österreichischen Markte könnte dem Handel Rußlands mit Asien überhaupt und insbesondere seinem Zwischenhandel mit den entlegentesten Märkten dieses Welttheils nur heilsam seyn.

Der asiatische Handel Rußlands tritt mittelbar und unmittelbar mit dem Verkehre in Mitbewerbung, den die westlichen Länder, Nordamerika eingeschlossen, auf verschiedenen Wegen mit jenem Welttheile unterhalten, der an Größe und Volksmenge alle übrigen übertrifft. Der levantische, ostindische und der chinesische Handel der Britten, Nordamerikaner, Franzosen und Holländer, der auf freien Meeren sich bewegt, hat bis jetzt die Folgen der Mitbewerbung des russischen Landhandels von den Grenzmauern des chinesischen Reiches bis zu dem kaspischen und dem schwarzen Meere tief in Asien hineinreichend, obwohl derselbe im Wachsen begriffen ist, noch nicht in dem Maße empfunden, in welchem sie nach der Lage dieses kolossalen Reiches zu erwarten wären.

Im Ganzen belief sich die russische Ausfuhr in Asien in den 4 Jahren von 1825 — 1828 auf 21,430,299 Rubel (in Bankassignationen) und in den 4 Jahren von 1829 — 1832 auf 26,168,578 Rubel.\*)

---

\*) Für das Jahr 1833 betrug der Werth des Handels mit

Der Handel mit China hat sich in der letzten Zeit bedeutend gehoben, aber mehr zur Versorgung der russischen Seidenmanufakturen mit dem Rohstoffe und zur Befriedigung der einheimischen Nachfrage nach Thee, als zur Belebung des Zwischenhandels mit chinesischen Erzeugnissen und mit den Tauschmitteln des westlichen Europas gedient. Der russische Zolltarif bewirkte vielmehr, daß die eigenen Manufakturen die Tauschmittel zu liefern suchten, welche früher der Westen dem russischen Zwischenhandel zum Absatz in China (wie namentlich Preußen seine wollenen Tücher) übergeben hatte.

Auch der erweiterte Handel mit Persien ist mehr für die Ausfuhr der russischen Manufakturartikel, namentlich für die russischen Katune, als für den Zwischenhandel mit den Industrieerzeugnissen den westlichen Ländern Europas fruchtbar geworden.

Durch seine in das innere Asien hineinreichenden Erwerbungen, die mit seinem Gebiete im Jahr 1829 einem von Nomaden bewohnten Landstrich von 10,000 □ Meilen vereinigten, werden seine Verbindungen mit dem innern Asien, namentlich der Bucharei, begünstigt. Manche Zweige des britischen ostindischen Handels sind aber, obwohl, wie nach der Meinung vieler die britische Oberherrschaft selbst durch die Stellung Rußlands bedroht, zur Zeit noch nicht durch lebhaftere Mitbewerbung geschmälert.

	die Einfuhr	Ausfuhr.	Rub. Bank.
der asiatischen Türkei . . . . .	726,077	363,473	" "
Persien . . . . .	7,419,763	2,960,580	" "
China . . . . .	544,042	513,176	" "
Kügisensteppe . . . . .	4,064,663	4,625,338	" "
Bucharei . . . . .	1,774,888	875,642	" "
Taschkant . . . . .	50,075	—	" "
Kokant . . . . .	958,370	1,009,861	" "
China über Kialhta . . . . .	7,526,544	7,333,151	" "
Verschiedenen Orten . . . . .	49,279	267,964	" "
	<hr/>	<hr/>	
	23,113,711	17,949,185	" "

Wir glauben nicht an eine nahe Vernichtung der britischen Herrschaft und erwarten diese weit eher in Folge innerer Erschütterungen, als von einer Berührung beider Mächte im blutigen Kampfe; wünschen aber, daß ein reger Wettstreit derselben in friedlichen Unternehmungen die rasche Entwicklung des Orients fördern, und in dem wetteifernden Bestreben zur Erweiterung und Vielfältigung der Handelsverbindungen das Uebergewicht immer mehr auf Rußlands Seite sich neige, indem wir voraussetzen, daß eine erleuchtete Handelspolitik die Interessen des asiatischen russischen Handels mit denen des ganzen mittlern Europas wohlthätig vermitteln wird.

England, das von allen Meeren aus, Asien für seine Industrie und seinen Handel nutzbar macht, über Smirna und Trapezunt und über den persischen Meerbusen die Märkte der asiatischen Türkei, Nord- und Südpersiens, wie vom indischen Meere her, nebst den eigenen Besitzungen, die benachbarten Märkte mit seinen Manufakturzeugnissen versieht, und seinen chinesischen Handel bis zu den nördlichen Küsten dieses Reiches auszudehnen sucht, ist in neuerer Zeit eifrig bemüht, seinen Verkehr mit diesen Ländern zu erleichtern und von Indien aus immer tiefer in das innere Asien auszudehnen. Die Befreiung des ostindischen Handels mit dem Mutterlande von lästigen Fesseln ist auch mittelbar dem Zwischenhandel Indiens mit britischen Manufakturzeugnissen und den Producten des mittlern Asiens förderlich; nicht weniger sind es die bereits begonnenen Unternehmungen, welche die ausgedehnten britischen Besitzungen mit bequemen Straßen versehen, so wie die Einrichtung einer Dampfschiffahrt, welche dem Handel mit Nordindien auf dem Ganges eine größere Lebhaftigkeit verschaffen sollen.

Um einen kürzern und sicherern Weg nach dem indischen Meere zu finden, scheut man die Kosten eines Versuchs nicht, den Euphrat von Bire in Kleinasien bis zu seiner Ausmün-

zung in den persischen Meerbusen bei Bassora mit Dampfschiffen zu befahren, und wenn dieses Unternehmen mißlingen sollte, so würde wohl um so weniger an der Ausführung des Projekts einer Eisenbahn zu zweifeln seyn, welche eine solche leichtere Verbindung über die Landenge von Suez bewerkstelligen soll.

Dieser Mitbewerbung gegenüber wird es Rußland an der Benützung aller Hülfsmittel nicht fehlen lassen, die ihm seine Lage darbietet. Um aber die Keime rascher zu entfalten, und zur Reife zu bringen, welche die Ausbreitung seiner Herrschaft in Asien in einen für den Welthandel fruchtbaren Boden gelegt hat, stellt sich vorzüglich die Erleichterung des wechselseitigen Verkehrs mit seinen westlichen Nachbarstaaten als wirksames Mittel dar.

Es gilt die europäische Production den Bedürfnissen und dem Geschmack des Ostens anzupassen, die Abneigung der Orientalen gegen alles Neue zu überwinden, allmählig neue Bedürfnisse zu erwecken, die gewohnten möglichst wohlfeil zu befriedigen. Diese Aufgabe wird eine erst aufkeimende Industrie nur mühsam und nicht gleich rasch und glücklich, wie im Vereine mit dem Gewerbefleiß eines in seiner industriellen Entwicklung schon weiter vorangeschrittenen Landes lösen. Rußlands Interesse mag es aber leicht zuträglicher seyn, der deutschen Industrie die Bahn zu öffnen, um gemeinschaftlich mit ihr den Markt des Orients in größerem Umfange zu gewinnen, als der britischen Industrie, die dem russischen Transit und Zwischenhandel keine Früchte trägt, die Ernte zu überlassen, die es zum Vortheil seines Transit- und Zwischenhandels durch angemessene Begünstigungen der deutschen Industrie zuzuwenden, um so weniger bedenklich finden kann, nachdem dieser für ihre lebhaftere Mitbewerbung der direkte Weg nach Trapezunt durch die Donauschiffahrt bereits erleichtert worden ist. \*)

\*) Trapezunt ist besonders wichtig durch seine nahe und lebhafte Ver-

Es ist klar, daß durch den Transit, so sehr er auch begünstigt werden mag, beim Mangel lebhafter Verkehrsverbindungen zwischen Rußland und dem Westen, und bei der großen Entfernung des asiatischen Marktes, der Waarentausch zwischen diesem Markte und dem mittlern Europa auf dem Landwege, bei weitem nicht auf gleich kräftige Weise, wie durch jenen Zwischenhandel gefördert werden kann, der sich an vermehrte, durch die Ermäßigung der Tarife möglich gemachte, Bezüge zum eigenen Verbräuche knüpft. Für diese Bezüge wird Rußland in den neuen Productionen seiner transkaukasischen Provinzen, insbesondere in Seide und Baumwolle Aequivalente, und in der wachsenden Nachfrage nach den Producten jener Länder das sicherste Mittel zur raschern Entwicklung ihrer Productivkräfte finden.

Der russische Landhandel und insbesondere sein Karawanenhandel wird dem Seehandel gegenüber, der Europa mit den Erzeugnissen des innern und östlichen Asiens versorgt, um so glücklicher rivalisiren, je wohlfeiler er dem asiatischen Markte europäische Erzeugnisse anbieten kann, je lebhafter der Verkehr auf der ganzen Transportlinie ist, welche den Westen Europas mit Asien verbindet, je schneller und wohlfeiler in Folge der wachsenden Bezüge und Versendungen der Handel seine Umsätze in dieser Richtung bewerkstelligt.

Die Zeit ist gekommen, welche zu einer solchen gemeinsamen Mitbewerbung dringend einladet. Eine Reihe günstiger Ereignisse mußte eintreten, um den Zustand herbeizuführen, der ihr raschere und sichere Erfolge verspricht. Die Erweite-

---

bindung mit Erzerum, einer der bedeutendsten Handelsstädte Asiens, von nahe 100,000 Einwohnern, wo die Karawanen von Persien, Bagdad, Mosul, Diarbeckir, Tiflis, Smirna, Aleppo und Constantinopel und andern nähern und entfernten Märkten zusammen treffen und eine Hauptniederlage persischer und indischer Erzeugnisse sich befindet.

rung und Befestigung der russischen Herrschaft am schwarzen Meere, der im letzten türkischen Kriege erlangte und durch den Frieden von 1829 bestätigte Besitz der östlichen Häfen dieses Meeres; die entschiedene Abhängigkeit des persischen Reiches von der nahen russischen Macht, seit dem letzten Kriege von 1828; die ausschließliche Schifffahrt auf dem kaspischen Meere; die seit kurzem bewirkte völlige Unterwerfung der kaukasischen Völker, die Ausdehnung des russischen Gebiets, die westlich vom kaspischen Meere seine Grenzen vor einigen Jahren den britischen Besitzungen in Ostindien um 280 Stunden näher rückte, und seine Verbindungen mit dem innern Asien sicherte.

Wie in Asien, so sind auch im östlichen und westlichen europäischen Continent mannigfaltige Verhältnisse dem Aufblühen des Verkehrs zwischen den beiden Märkten auf der bezeichneten Bahn weit günstiger, als in früherer Zeit; die Verhältnisse Oesterreichs und Rußlands zu der Pforte und zu den Fürstenthümern an der Donau; die Begründung einer bessern bürgerlichen Verwaltung dieser Provinzen; die Annäherung der Türkei zu europäischer Art und Weise; vor allem die bereits berührten Umstände, die im Westen eine eifrige Benützung aller jener Mittel erwarten lassen, welche die Fortschritte der Technik zur Erleichterung und Beschleunigung der Transporte darbieten.

In wenigen Tagen legt man, wie wir gesehen, jetzt schon den weiten Weg von Wien bis an die Ufer des schwarzen Meeres zurück, das nur der Mangel an nautischen Kenntnissen als gefährlicher wie andere Meere schilderte, und an welchen man in neuerer Zeit nichts mehr, als den Namen schwarz finden will.

Vom schwarzen Meere 100 Stunden, nicht weiter von dem kaspischen Meere entfernt, hat Tiflis, die Hauptstadt

Georgiens, leichte und gefahrlose Verbindungen nach beiden Richtungen hin; Dampfschiffe können nach den, von den Mündungen des Phasis und des Khopi am weitesten entfernten Häfen des schwarzen Meeres nach Constantinopel und an den Ausfluß der Donau innerhalb 8 Tagen gelangen, während die Karawanen 15 Tage, um Erzerum, nicht längere Zeit um Tauris zu erreichen, und um den Weg bis Bender Boucher am persischen Meerbusen zurück zu legen, 60 Tage brauchen.

In 12 Tagen gehen die Waarentransporte von Tiflis nach Baku am kaspischen Meere, dem schicklichsten Stappelpflege für die aus der Bucharei, aus Kaschmir, Tibet, aus China, Yezd, Ispahan, Afghanistan, von den Ufern des Indus von Mustan bis Guzurate kommenden Waaren.

Dampfschiffe würden auf dem kaspischen Meere zwei bis drei Tage für die Fahrt nach den Goisen von Ghylan, Balkan und Massanderan\*) brauchen, von welchen letztern aus die Karawanen-Transporte den Weg nach Khiva in 20, nach Buchara in 20, nach Samarkand in 30 Tagen, nach Teheran in 6 Tagen, nach Ispahan in 25 Tagen zurücklegen. Die Kosten dieser Transporte sind aber sehr unbedeutend, da in dem größern Theile Asiens der Unterhalt der Lastthiere, die ihre Nahrung auf freien Waiden finden, nichts kostet.\*\*)

---

\*) Nach Astrachan für die Versendungen nach Norden in 6 Tagen.

\*\*) Gamba in der angeführten Schrift tom. sec. Chap. VIII. p. 199 — 201. Chap. XII. p. 311. Er bemerkt, daß preussische Wolleentwäcker, welche von Schlessen bis Kiakhta gegen 2000 franz. Meilen weit transportirt werden, ohngeachtet einer Abgabe von 20 Kop. in Silber für die Arschine oder ohngefähr 1 Frank für die französische Elle, in China noch verkauft werden konnten. Allein Preußen hat in Folge der hohen russischen Zölle seinen Absatz verloren.

Am den Hauptstrom des Handels mit dem vordern und mittlern Asien würden sich noch andere Zweige knüpfen. Manches, was von Odeffa den Weg über das mittelländische Meer einschlug, so wie ein Theil der Güter, welche aus Sibirien kommend für die Seepläze des Mittelmeeres und ihre Binnenmärkte bestimmt sind, könnte wohl auf die Donaustraße geleitet werden. Auf die Wichtigkeit des sibirischen Verkehrs in dieser Richtung mag man aus dem Umstande schließen, daß vom 1ten Mai bis 1ten September täglich 15,000 Wagen gebraucht werden, um alle aus Sibirien kommenden, für die Länder des schwarzen und mittelländischen Meeres bestimmten Güter, mit den Bestandtheilen der Schiffe, welche zu ihrem Transporte auf der Wolga bis Dubofska dienten, von da zu Lande bis Catchalni zu verbringen, wo sie der Don in denselben Schiffen, die mit bewunderungswürdiger Schnelligkeit wieder zusammen geflügt werden, weiter trägt.

Man räume die Hindernisse hinweg, welche die Zolltarife dem Verkehre zwischen Rußland, Deutschland und Oestreich erschweren, begünstige die Unternehmungen zur Beförderung der Transporte im Osten und Westen und die Niederlassungen in Asien, und allmählig wird der Handel nach allen diesen Richtungen immer mehr aufblühen.

Die vollständigere Wiederbelebung einer der ältesten Handelsstraßen, welche die Vernichtung der freien Schifffahrt auf dem schwarzen Meere (schon vor der Entdeckung des Caps) ver-

Die Entfernungen betragen:

von Moskau nach Kiathia	5807	Wersten	=	1451	franz. Meilen,
von Tiflis nach Bender-Boucher				591	" "
" " " Lauris				153	" "
" " " Teheran über Lauris				296	" "
" " " Bezd				480	" "
" " " Bagdad				632	" "
" " " Constantinopel zu Land				523	" "

ödete hatte, und ihre Verbindung mit der Donaustraße, würde Europa den wichtigen Vortheil der gänzlichen Unabhängigkeit in seinem Verkehre mit Asien von den Seemächten gewähren. Mag dann auch eine Zeit wiederkehren, wo Großbritannien alle Meere beherrscht, und sein einseitiger Vortheil die Seegelege dictirt, so wird ihm wenigstens das schwarze Meer verschlossen, und der Handel mit jenem Welttheile nicht nur ungestört bleiben, sondern uns alsdann in größerer Menge alle jene Producte überliefern, welche er uns anbieten kann, und die aus andern Ländern auf dem Seewege zu beziehen, eine Seesperre den Continent verhindern oder nur gegen übermäßigen Tribut ihm gestatten würde.

Solche Concurrerenz macht die Erinnerung an die Jahre 1808 bis 1812 insbesondere in Beziehung auf die Baumwolle in hohem Grade wünschenswerth.

Kaum 8 Jahre sind verfloßen, seitdem ein, mit den Verhältnissen der südlichen Provinzen des russischen Reiches in beiden Welttheilen, so wie der benachbarten asiatischen Länder wohl vertrauter Franzose, Herr Gamba, den hohen Werth einer leichtern und lebhaftern Verbindung des Orients mit dem westlichen Europa auf dem bezeichneten Wege in ein klares Licht gestellt hat. Damals war noch nicht das geringste Zeichen für die Verwirklichung dieses Gedankens gegeben. Seither ist die nahe Aussicht auf die Verbindung des Rheines mit der Donau eröffnet, sind die Schwierigkeiten, welche die Schifffahrt bei Sylaz, bei Dachtalia und bei dem sogenannten eisernen Thore auf der untern Donau fand, und die Manche für unbesiegbar gehalten, glücklich überwunden, und ist die Gewißheit vorhanden, daß ihr auch auf der einzigen Strecke des untern Stromtheils, wo sie noch größern Naturhindernissen begegnet, in kurzer Zeit die Kunst freie Bahn gebrochen haben wird.

Was noch fehlt, um dem begonnenen Unternehmen die

ganze hier ange deutete Wichtigkeit für den Welthandel zu geben, und was Mancher auch jetzt noch nur als Stoff zu frommen Wünschen betrachten mag, bringen vielleicht die nächsten 8 Jahre zur vollen Reife.

Jedenfalls wird aber die allmähliche ökonomische Entwicklung des südlichen europäischen Rußlands und seiner transkaukasischen Provinzen dem Handel Europas eine reiche Quelle eröffnen.

Sie sind für Rußland, was Großbritannien seine westindischen Kolonien und seine Besitzungen in Ostindien, so wie Sibirien dem Kaiserreiche darbietet, was Spanien in seinen amerikanischen Bergwerken besaß.

Wenn aber jede solche Herrschaft über weit entlegene Länder in dem Maße precärer zu werden pflegt, als die ökonomische, gesellschaftliche und intellectuelle Entwicklung des gehorchenden Volkes fortschreitet, so ist Rußlands Herrschaft durch die Fortschritte der Kultur und des Reichthums in seinen asiatischen Besitzungen so wenig bedroht, daß es von diesen Fortschritten vielmehr die innigere Verknüpfung der Interessen aller Theile seines Reiches, die Befestigung des Bandes, das sie umschlingt, die Vermehrung des Reichthums und der Macht des Staates, die Erfüllung seiner schönsten Hoffnung erwarten darf.

---

3