

697_{h.}

K

DER SUEZ-CANAL

UND DIE

ZUKUNFT

DES

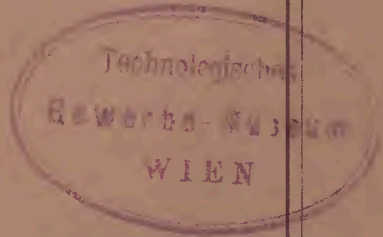
DIRECTEN OESTERREICHISCH-OSTINDISCHEN

HANDELS.

VON

VICTOR FREIH. V. KALCHBERG,

CONCEPTS-ADJUNCT IM K. K. HANDELS-MINISTERIUM.



WIEN.

DRUCK UND VERLAG VON CARL GEROLD'S SOHN.

1870.

DER SUEZ-CANAL

UND DIE

ZUKUNFT

DES

DIRECTEN OESTERREICHISCH-OSTINDISCHEN

HANDELS.

VON

VICTOR FREIH. V. KALCHBERG,

CONCEPTS-ADJUNCT IM K. K. HANDELS-MINISTERIUM.



WIEN.

DRUCK UND VERLAG VON CARL GEROLD'S SOHN.

1870.

35.616

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN

1891

LIBRARY



Wenn sich das bekannte Wort Napoleons, dass Oesterreich stets um eine Idee hinter dem übrigen Europa zurück sei, nicht auf's Neue bezüglich eines der grössten Ereignisse der Neuzeit, nämlich der theilweisen Ablenkung des europäisch-asiatischen Handelsverkehrs vom Cap durch die Eröffnung des Suez-Canales bewahrheiten soll, so gilt es für Oesterreich's Handelsstand im Vereine mit der Regierung rasch und energisch zu handeln. Wenn auch die Schiffbarkeit des Suez-Canales für grosse Handelsschiffe vielleicht noch nicht mit dem Zeitpunkte der formellen Eröffnung, welche für den kommenden Winter in Aussicht genommen ist, eintritt, so trennt uns doch von diesem Ereignisse nur mehr eine, gegenüber den in Oesterreich noch zu treffenden Vorbereitungen, sehr kurze Spanne Zeit.

Im Folgenden soll, mit möglichster Kürze, auf authentische Daten gestützt, dargestellt werden, welche die Vortheile sind, deren sich der österr. Handel und die Schifffahrt zu bemächtigen berufen sind, ferner worin jene nachtheiligen Verhältnisse und Mängel bestehen, welche die begründete Klage veranlassten, dass Oesterreich dem herannahenden grossartigen commerziellen Umschwunge unvorbereitet gegenüberstehe; endlich sollen die Mittel gezeigt werden, durch die jener Ungunst der Verhältnisse begegnet und Oesterreich der ihm gebührende Theil des directen Handels mit den Uferländern des rothen Meeres, des persischen Golfes und mit Vorder- und Hinter-Indien zugewendet werden kann.

Die Distanzen zur See.

Durch die Eröffnung des Suez-Canales, welchen, wie jetzt bereits feststeht, Dampfer von jeder Tragfähigkeit mit eigener Dampfkraft, ohne eines Remorqueurs zu bedürfen, werden passiren können, wird der Weg von Triest bis Bombay, welcher um das Cap 5960 geographische Meilen beträgt, auf 2340 Meilen reducirt, also um 3620 Meilen abgekürzt. Diese Abkürzung ist nicht nur an sich eine ungeheurere, sondern sie ist auch die absolut grösste, verglichen mit

der Ersparniss von Meilen, welche die übrigen Häfen Europa's, die als Handels-Emporien hier in Betracht kommen, durch den Weg über Suez gewinnen. Dies zeigt die folgende Tabelle:

	Distanz bis Bombay		Unterschied
	um's Cap	durch den Canal	
Brindisi (Seemeilen).....	11107	3703	7404
Triest	11504	4100	7404
Genua	10696	4208	6488
Marseille	10560	4280	6280
Gibraltar	9840	4720	5120
Bordeaux	10640	5752	4868
Liverpool	10896	6008	4888
London	10912	6024	4888
Amsterdam	10964	6076	4888
Hamburg	11220	6332	4888

Der Distanz-Unterschied zwischen Bombay-Triest einerseits und Bombay-Liverpool andererseits wird sonach auf dem Wege durch den Suez-Canal 1908 Seemeilen zu Gunsten Triest's betragen. Liverpool ist aber bisher der wichtigste Stapelplatz für Baumwolle, dessen Monopol Triest theilweise zu brechen berufen ist. Vor den holländischen und norddeutschen Hafenplätzen, welche nebst der Baumwolle namentlich wegen der Colonialwaaren in Betracht kommen, hat Triest einen 1976, beziehungsweise 2232 Seemeilen betragenden Vorsprung.

Da nun der Seeweg nach Indien durch den Suez-Canal, so lange die Schwierigkeiten, welche der Segelschiffahrt im rothen Meere entgegenstehen, nicht beseitigt sind, vorerst nur der Dampfschiffahrt zugänglich sein wird, so müssen, um praktische Anhaltspunkte für die Beurtheilung der Rentabilität des Handelsverkehrs Triest's mittelst Dampfern durch den Canal zu gewinnen, die Frachtsätze, welche auf der Linie Triest-Suez-Indien von Frachtdampfern dem Handel geboten werden können, erstens mit jenen verglichen werden, welche für den Waarentransport auf Segelschiffen bei der Fahrt aus anderen europäischen Häfen um das Cap nach Indien gezahlt werden, und zweitens mit den Frachtspesen für Transporte auf Dampfschiffen aus diesen fremden europäischen Häfen durch den Suez-Canal nach und von Indien.

Die Frachtspesen per Dampfer via Suez und per Segelschiff
via Cap.

Bei den Schwankungen, welchen die Frachtkosten im Allgemeinen unterworfen sind, kann es sich natürlich nicht um die Ermittlung einer absoluten Ziffer handeln, welche jene Höhe der Frachtspesen für eine Tonne per Dampfer von Bombay nach Triest via Suez-Canal angeben würde, bei welcher eine Concurrenz mit den um das Cap nach einem anderen Hafen Europa's, etwa Liverpool, fahrenden Segelschiffen vortheilhaft erschiene. Die Ziffer, welche für jene Dampferfrachtsätze gefunden werden soll, kann vielmehr nur eine relative sein, nämlich die Angabe, das Wievielfache des jeweiligen Frachtsatzes der um das Cap fahrenden Segelschiffe per Tonne die via Suez fahrenden Dampfer für dieselbe Waare werden fordern können. Die nachstehende Berechnung wird dies klar machen.

Ritter von Scherzer gibt in seinem Berichte aus Singapore vom 6. März 1869 (Austria Nr. 18) an, die Fracht betrage per Segler für eine Tonne = 4 Ballen Baumwolle von Bombay via Cap nach Liverpool 2 £ 10 sh. bis 3 £ ¹⁾.

Nachdem für unseren Zweck Durchschnittsziffern unbrauchbar sind, weil auch die Eventualität des Zusammentreffens der billigsten Fracht für Segelschiffe via Cap mit der theuersten für Dampfer via Suez-Canal in's Auge gefasst werden muss, so machen wir zunächst die Fracht von £. 2 sh. 10 = circa 25 fl. 40 kr. ö. W. zur Grundlage der weiteren Berechnung.

Da die durchschnittliche Reisedauer für Segelschiffe dieser Fahrt 100 Tage beträgt, so entfallen 25·4 kr. als Frachtkosten per Tonne und Tag.

Die wirkliche Reisedauer eines Waarendampfers von Triest via Suez-Canal nach Bombay wird dagegen im Durchschnitte 23 Tage betragen, also beiläufig den fünften Theil der Reisedauer des Segelschiffes.

Wären Zeit und Geld vollkommen correspondirende Begriffe, so liesse sich die bei einer Concurrenz der Dampfschifffrachten mit den Segelfrachten via Cap für erstere zulässige Höhe dahin bestim-

¹⁾ Nach der Triester Zeitung vom 15. Mai 1869 betrug sie allerdings um diese Zeit nur 1 £. per Segelschiff und 4 £. 10 sh. per Steamer.

men, dass sie das sooftmalige Vielfache der Segelfracht betragen dürfe, als die Fahrtdauer der Dampfschiffe kürzer ist als jene der Segelschiffe.

Admiral Tegetthoff wandte in einem in der „österr. Revue“, Märzheft 1868, erschienenen Aufsätze diese Berechnungsweise an und fand auf Grund der folgenden Ziffern, dass die via Suez fahrenden Dampfer den $2\frac{1}{2}$ -fachen Frachtsatz der Segelschiffe via Cap würden verlangen können.

Er bezifferte die Reisedauer des Dampfers von Triest bis Ceylon auf	24 Tage,
dazu: 1. Passage des Suez-Canales und Kohlen-Ein-schiffung während der Fahrt.	3 „
2. Aequivalent für die Abgabe bei der Suez-Canal-Passage	19 „
Zusammen	46 Tage.

Hieraus ergibt sich durch Division der längeren Reisedauer (Tegetthoff nimmt 111 Tage an) durch die kürzere (46 Tage) des Dampfers, die mögliche Höhe der Frachtsätze des letzteren mit dem beiläufig $2\frac{1}{2}$ -fachen jener des Segelschiffes.

Die als Aequivalent für die Canalabgabe angenommene Reiseverlängerung um 19 Tage wurde bereits damals für zu hoch beziffert befunden. Lesseps, der diese Ziffer selbst angab, hat damit unzweifelhaft nur gemeint, dass der Betrag der Abgabe das Aequivalent für 19 Tage der Reisedauer eines um das Cap fahrenden Segelschiffes bilden werde. Diese Ansicht wird dadurch bestätigt, dass die gegenwärtig mit 10 Fres. = 4 fl. per Tonne festgesetzte Passagegebühr wirklich annähernd dem Betrage gleichkömmt, welchen die Kosten des Segelschifftransportes für eine Tonne bei dem unter Annahme einer 111tägigen Reisedauer eines Segelschiffes sich ergebenden Frachtsätze von 22·8 kr. per Tag, für 19 Tage (genau $17\frac{1}{2}$ Tage) ausmachen.

Theilt man die Ziffer der Segelschifffracht (2 £. 10 sh. = 25 fl. 40 kr.) durch die von Tegetthoff angegebene wirkliche Fahrzeit des Dampfers (27 Tage), so beziffert sich der Frachtsatz per Tag und Tonne mit 94 kr., die Passagegebühr von 4 fl. bildet somit das Aequivalent für $4\frac{1}{4}$ Tage der Reisedauer des Dampfers; rechnet man diese 4 Tage zur Reisedauer von 27 Tagen hinzu, so ergibt sich

aus der Division der einen Fahrzeit durch die andere ($111:31 = 3.5$) dass die Frachtspesen der Dampfschiffahrt via Suez-Canal (inclusive Canal-Abgabe) $3\frac{1}{2}$ mal so hoch würden sein können, als jene der um das Cap fahrenden Segelschiffe.

Es soll indess hier diese ganze theoretische Berechnungsmethode vermieden werden, weil das Interesse des Kaufmannes an dem rascheren Eintreffen der Waare zwar ein sehr lebhaftes, aber durchaus nicht jederzeit und für alle Waaren gleiches ist, und er deshalb auch nicht immer geneigt sein kann, für das um eine bestimmte Anzahl Tage frühere Eintreffen der Waare mittelst Dampfer einen ziffermäßig entsprechend höheren Frachtsatz zu bezahlen.

Es soll dagegen versucht werden, durch Einbeziehung der Zinsen des Werthes der Ladung eines Schiffes und der Höhe der Versicherungsprämie in den Calcül, die zulässige Höhe der Dampferfrachtsätze an einem Beispiele approximativ zu berechnen.

Der durchschnittliche Preis einer Tonne Baumwolle beträgt in Bombay gegenwärtig 10 Pence für das Pfund (der Cwt. hat 112 Pfd.), folglich 952 fl. 60 kr. per Tonne oder 952.600 fl. für 1000 Tonnen; 952.600 fl. geben zum Zinsfuss von 12% per Jahr, den wir als den kaufmännischen werden annehmen dürfen, 114,312 fl.; der Unterschied der Reisedauer eines Dampfers von Bombay via Suez nach Triest von der eines Segelschiffes via Cap nach Hamburg beträgt 104—23 Tage = 81 Tage; mag die Waare per Dampfer via Suez oder per Segelschiff via Cap versendet werden, in jedem Falle wird in Ostindien für die *Factura à 6 Monate vista* auf London trassirt; geschieht aber die Versendung per Dampfschiff, so gelangt der Empfänger um 81 Tage früher in die Lage über die Waare zu disponiren; er könnte somit die Zinsen vom Werthe der Ladung für diese Zeit in Ersparung bringen und deshalb die Baumwolle um den Betrag derselben — in unserem Falle (zu 12%) um 25.720 fl. — billiger verkaufen als jener Kaufmann, welcher eine gleiche Ladung, für welche am selben Tage trassirt wurde, um 81 Tage später per Segelschiff empfängt; daraus ergibt sich, dass der Empfänger der via Suez transportirten Baumwollladung dieselbe auch dann noch um denselben Preis verkaufen kann, wie der Empfänger der via Cap gesendeten Waare, wenn er für den kürzeren Dampfertransport eine Fracht zu entrichten hätte, welche um den Betrag der 12%-igen Zinsen des Werthes der Ladung für 81 Tage höher ist, als die Segel-

schiffsracht. Es wird sonach bei einer Dampferfracht von 25.400 fl. (d. i. die Seglerfracht für 1000 Tonnen) mehr 25.720 fl., also zusammen 51.120 fl. noch im Preise seiner Baumwolle mit dem Kaufmanne, welcher seine Ladung via Cap bezog, concurriren können. Das Resultat dieser beispieleweisen und annähernden Berechnung wäre somit, dass der Frachtsatz der durch den Suez-Canal nach Triest fahrenden Dampfschiffe für eine Tonne Baumwolle 51 fl. 12 kr., d. i. 5 £. 1 sh. werde betragen können, so lange die Segelschiffsracht für den Baumwolltransport via Cap nicht weniger als 25 fl. 40 kr. = 2 £. 10 sh. per Tonne beträgt. Die Frachtsätze der Dampfer würden hiernach einschliesslich der Canal-Passage-Gebühr nur nahezu das Zweifache der Frachtsätze der Segelschiffe für Baumwolle ausmachen dürfen.

Was sich als allgemeine, für jede Gattung von Waaren geltende Regel aus dem vorstehenden Beispiele abstrahiren lässt, ist folgendes:

Bei dem um 81 Tage kürzeren Transporte von Bombay über Suez nach Triest, gegenüber jenem über das Cap nach Hamburg oder einem anderen norddeutschen Hafen, kann der Kaufmann, welcher ersteren Weg gewählt hat, unter Annahme eines 12% -igen Zinsfusses, etwas über $2\frac{1}{3}\%$ des Werthes der Waare, sei diese welche immer, in Ersparung bringen; an Versicherungsprämie für die Waare stellt sich beim Dampfertransport via Suez nach Triest ein Gewinn von etwa $1\frac{1}{2}\%$ heraus, indem die Versicherungsprämie aus indischen Häfen nach Europa auf Segelschiffen (nach Scherzer) durchschnittlich $2\frac{1}{2}\%$ des Werthes der Waare beträgt, die für Triest nach Herstellung des directen Dampferverkehrs dagegen nur circa 1% betragen dürfte (nach Zenker). Der Gewinn an Zinsen und Versicherungsprämie zusammengenommen wird also beim Waarenbezug auf Dampfern nach Triest, gegenüber dem auf Segelschiffen nach Hamburg für alle Waaren 4% betragen.

Dieses Verhältniss ist constant für alle Waaren, während die Angabe, das Wievielfache der Segelschiffsracht via Cap die Dampferfracht via Suez werde betragen dürfen, mit dem Werthe der Waare schwankt.

Es ist nun klar, dass der Transport nach Triest via Suez so lange mit jenem auf Segelschiffen via Cap nach Hamburg wird

concurriren können, als die Mehrkosten des Dampfertransportes auf ersterem Wege den Betrag des Gewinnes von 4% vom Werthe der Waare nicht überschreiten. Der Werth der Waare ist somit entscheidend für die Lösung der Frage, welche Waarengattungen und welche Waarenmengen mit Vortheil von dem Wege um das Cap nach England oder Norddeutschland abgezogen, und auf die Handelsroute über Suez nach Triest gelenkt werden können.

Die bei der folgenden Berechnung, bei welcher wir theilweise den Angaben Zenker's („Der Suez-Canal etc., Bremen 1869“) folgen,¹⁾ einzuhaltende Methode ist sonach die: Es müssen die Minimalkosten des Waarentransportes auf Dampfern via Suez von einem Punkte Asiens nach einem Hafen Europas mit jenen des Segelschifftransportes von demselben Punkte Asiens via Cap nach dem gleichen oder einem mit letzterem im Welthandel concurrirenden Hafen Europas verglichen und sodann berechnet werden, bei welchem Werthe der Ladung die Mehrkosten des Dampfertransportes (denn diesen können wir von vornherein als den durchgängig theuereren angeben) dem Gewinne an Zinsen und Assecuranzprämie gleichkommen. Wir wählen hiebei als Ausgangspunkt Bombay und als Endpunkte einerseits einen norddeutschen Hafen, Hamburg, andererseits Triest, um für die spätere Erörterung der Frage, in wie weit Triest den norddeutschen Häfen im Verkehre mit Asien eine Concurrrenz werde machen können, sogleich die auf die Seefrachten bezüglichen nöthigen Daten zu besitzen.

Bei Dampfschiffen, welche das rothe Meer und den indischen Ocean befahren sollen, wird man den Waarenraum eines Dampfschiffes etwa gleich $\frac{2}{3}$ von dem eines kubisch gleich grossen Seglers annehmen müssen. Das Schiffsgebäude des Dampfschiffes wird

¹⁾ Nachdem dieser Aufsatz im Juni 1869 vollendet war, kam mir die Broschüre Dr. Zenker's: „Der Suez-Canal etc., Bremen 1869“ zu Gesicht; ich habe auf Grund einiger von Zenker gelieferten Daten einen Theil meiner Berechnungen vervollständigt, und wo dies geschehen ist, die genannte Broschüre citirt. Die Hauptdifferenz zwischen des Verfassers und Dr. Zenker's Ansichten besteht darin, dass Letzterer Triest's Bedeutung für den indischen Handel ganz auf Oesterreich beschränkt und Venedig für das künftige Emporium des deutsch-ostindischen Handels hält, während der Verfasser Triest eine weit grössere Bedeutung beilegt als Venedig.

deshalb für gleiche Ladung $1\frac{1}{2}$ mal so kostbar anzuschlagen sein. Nimmt man per Tonne Ladungsraum 200 fl. ö. W. Silber als Preis für ein Segelschiff an, so würde derselbe beim Dampfschiff mit Maschinerie etwa auf 400 fl. zu stehen kommen. Rechnet man für die Verzinsung des Schiffes per Jahr 5% des Preises, für die Abnutzung 10%, für die Versicherung der Segelschiffe 6%, für die der Dampfschiffe 8%, zusammen für Segelschiffe 21%, für Dampfer 23%, so gibt dies nach obigen Preisangaben als Kosten einer Reise von Bombay:

Für das Segelschiff (104 Tage) nach Hamburg oder
 Bremen pr. Tonne 12 fl. 12 kr.
 Für das Dampfschiff (23 Tage) nach Triest pr. Tonne 5 „ 88 „

Die Kosten der Bemannung beim Segelschiff auf eine Tonne Ladung per Monat mit 2 fl. 40 kr., beim Dampfschiff mit 6 fl. angenommen ergeben per Reise:

Segelschiff nach Hamburg per Tonne 8 fl. 32 kr.
 Dampfer nach Triest „ „ 4 „ 60 „

Die Kosten des Segelschiff-Transportes (ohne Gewinn des Rheders) betragen somit für die fragliche Fahrt per Tonne Ladung 20 fl. 44 kr.; zu jener des Transportes auf Dampfern kömmt nun noch die Taxe für die Passage des Suez-Canals mit 4 fl. per Tonne Ladung, und der Preis der verbrauchten Kohlen zu addiren.

Die Steinkohlen müssen auf der Fahrt von Bombay nach Triest in Bombay, in Aden und in Port Said (oder Suez), auf der Rückfahrt in Triest, Port Said und Aden eingenommen werden.

Der mittlere Kohlenpreis in Cardiff oder New-Castle beträgt meist 10 sh. 6 d. per Tonne; die durchschnittliche Segelschifffracht nach Triest betrug im Jahre 1867: 15 sh. 11 d.; die Fracht nach Port Said kann mit 17 sh., die nach Aden oder Bombay (nach Zenger) mit 30 sh. per Tonne angesetzt werden; sonach stellen sich die

Kosten der Kohle in Triest	auf	$67\frac{1}{2}$ kr.	per Centner,
„ „ „ „	Port Said	70	„ „ „
„ „ „ „	Aden	1 fl.	„ „
„ „ „ „	Bombay	1	„ „ „

Rechnet man auf eine Tonne Ladung eines Frachtdampfers $\frac{1}{3}$ Pferdekraft, und per eine Pferdekraft einen stündlichen Kohlenverbrauch von $7\frac{1}{3}$ Pfund, so verbraucht ein Frachtdampfer auf der

512 $\frac{1}{2}$ Stunden langen Fahrt (8 Seemeilen per Stunde), per Tonne Ladung 12 Ctr. 30 Pfd. Kohlen; von dieser Quantität muss auf der Fahrt von Bombay nach Triest $\frac{1}{3}$ in Bombay, $\frac{1}{3}$ in Aden und $\frac{1}{3}$ in Port Said, auf der Rückfahrt $\frac{1}{3}$ in Triest, $\frac{1}{3}$ in Port Said und $\frac{1}{3}$ in Aden gekauft werden; die Kosten des Kohlenverbrauches betragen somit bei der Reise von Bombay pr. Tonne Ladung 11 fl. 7 kr., nach Bombay 9 fl. 74 kr.; die Summirung der Kosten der Dampfschiffahrt und jener der Segelschiffahrt nach den besprochenen Richtungen ergibt also folgendes Resultat:

Segler v. Bombay nach Hamburg		Dampfer von Bombay nach Triest	Differenz	
pr. Tonne Ladung:	{	fl. 20.44	fl. 10.48	
		Canal-Passage	„ 4.—	
		Kohlen {	von Bombay „	11. 7
			nach „ „	9.74
		Summa {	von Bombay „	25.55 (ca. 2 L. 11 sh.)
	nach „ „	24.22	„ 3.78	

Dieser Differenz, um welche sich der Waarentransport per Dampfer nach Triest theurer stellt als jener auf Segelschiffen nach Hamburg, stellt nun der, wie wir gefunden 4 $\frac{1}{2}$ -%ige, Gewinn vom Werthe der Waare per Tonne, an Zinsen und Assecuranz gegenüber. Fassen wir die obigen, die Differenz angehenden Beträge als die 4 $\frac{1}{2}$ -%igen Zinsen der den Waarenwerth per Tonne angehenden Beträge auf, so finden wir, dass alle jene Waaren, welche keinen geringeren Werth als 127 fl. 75 kr. per Tonne oder 6 fl. 38 kr. per Centner haben, beim Transporte von Bombay nach Europa mit gleichem Vortheile per Dampfer nach Triest und per Segel nach Hamburg gebracht werden können; für die Ausfuhr nach Bombay ergibt sich der Grenzwert, bei welchem eben so gut von Triest per Dampfer via Suez als von Hamburg per Segelschiff via Cap exportirt werden kann, mit 94 fl. 50 kr. per Tonne, oder 4 fl. 72 kr. per Centner; für Waaren von geringerem Werthe als diesem wäre der Weg um das Cap vorzuziehen.

Es soll später untersucht werden, für welche Waarengattungen der Weg durch den Suez-Canal nach den gefundenen Grenzwerten der vortheilhaftere sein wird.

Hier möge noch gestattet sein zu bemerken, dass die Dampferfrachtsätze, welche gegenwärtig auf der Route über Suez bei Benützung der Eisenbahn Suez-Alexandrien gefordert werden, zwar bedeutend höher sind als die oben gefundenen Minimalkosten des Dampfertransportes selbst nach Hinzurechnung eines 12^o/_o-igen Rhedergewinnes, dass sich dieselben aber nach Eröffnung des Suez-Canales viel niedriger stellen werden.

Ritter von Scherzer berichtet am 13. Februar 1869 aus Bombay (Austria Nr. 14), die Fracht von Bombay nach Triest, inclusive des Umladens in Suez und Alexandrien und der Eisenbahn über den Isthmus betrage selten weniger als 6 £. Sterling per Messstonne Baumwolle von 2240 Pfd., und dormalen sogar 7—8 £., fügt aber bei, dass diese Fracht durch Benützung des Canales fast um die Hälfte würde ermässigt werden können. Wenn man die Kosten der Passage des Suez-Canales mit jenen des Transportes auf der Eisenbahn vergleicht, so erscheint die Erwartung eines beträchtlichen Sinkens der Transportkosten nicht unbegründet. Die Eisenbahnfracht von Suez nach Alexandrien, einschliesslich der Umladegebühr vom Schiffe auf die Bahn und umgekehrt, kostet gegenwärtig per Tonne Baumwolle 46 sh. = 23 fl. 46 kr. Bringen wir nun die durch Benützung der Bahn entstandenen Kosten im Betrage von 23 fl. 46 kr. von der ganzen Summe der thatsächlich bisher höchsten Transportkosten von Bombay bis Triest von 8 £. = 81 fl. 20 kr. in Abzug, so verbleiben 57 fl. 74 kr.; die Passagegebühr mit 4 fl. hinzugerechnet, ergibt sich der Betrag von 61 fl. 74 kr., oder 6 £ 1 sh. als jener der höchsten Kosten des Baumwolltransportes von Bombay durch den Suez-Canal nach Triest. Dieser muthmasslich höchsten Dampferfracht wird aber kaum, wie wir Eingangs, um allem Optimismus ferne zu bleiben, als möglich angenommen haben, jemals die niedrigste Segelfracht auf der Route um das Cap gegenüberstehen. Denn es ist evident, dass diejenigen Verhältnisse, welche auf das Steigen und Fallen der Frachtpreise aus Indien nach Europa überhaupt einwirken, ihren Einfluss im Grossen und Ganzen auf die Transportkosten mittelst Seglern oder Dampfern, auf der einen oder anderen Linie gleichmässig ausüben müssen; es wird daher in der Regel die theuerste Dampfschifffracht via Suez auch mit der theuersten Seglerfracht via Cap zusammentreffen, nicht aber mit der billigsten. Es kann sich allerdings ereignen, dass durch eine

zeitweise Ueberfüllung des europäischen Marktes, z. B. mit Baumwolle, das Abgehen neuer Sendungen aus Indien in's Stocken geräth; eine solche Conjectur würde muthmasslich der Benützung der Dampfer verhältnissmässig noch ungünstiger sein als jener der Segelschiffe, weil ein Segler, der ungefähr erst in 100 Tagen in Europa eintrifft, die Stockung des Baumwollhandels bereits wieder überwunden vorfinden kann, während das Dampfschiff durch das rasche Eintreffen seiner Ladung die Krisis noch verschlimmern würde.

Solchen Ausnahmefällen werden aber die weit häufigeren Fälle gegenüberstehen, in welchen ein dringender Bedarf zur Benützung einer Conjectur, dem Transporte auf Dampfern günstiger sein wird als jenem auf Segelschiffen. Abgesehen von allen Conjecturen aber, wird es weit wahrscheinlicher sein, dass sich auch die Dampfschiff-fracht via Suez, in Zeiten, in welchen die Segelschiff-fracht billig ist, nicht an der oberen sondern an der unteren Grenze ihrer Schwankungen (6 £ Sterling) halten, und unter Benützung des Suez-Canales nicht circa 61 fl. 74 kr., sondern circa 41 fl. 44 kr. oder 4 £ 1 sh. betragen wird.

Der wichtigste Factor für die Transportkosten per Dampfschiff ist natürlich der Preis der Kohle, und wir müssen darum auch der Versorgung des Handelsweges über Suez mit Kohle unsere Aufmerksamkeit schenken.

Die Preise der englischen Kohle am Isthmus und der österreichischen in Triest.

Da am Isthmus und in den Küstenländern des rothen Meeres nirgends Kohle zu finden ist, wird dieselbe nach Suez und Port-Said grösstentheils aus England, meist aus New-Castle und Cardiff geschafft. Port-Said wurde im Jahre 1868 von 1067 Schiffen mit 348.908 Tonnen (österreich. Flagge 150 Schiffe mit 101.733 Tonnen), darunter 266 Dampfer mit 206.018 Tonnen (österr. Lloyd 36 Dampfer mit 36.693 Tonnen) angelaufen.

In Suez liefen im Jahre 1866 227 Schiffe aus den Häfen des rothen Meeres, darunter 85 ägyptische, 18 englische und 2 französische Dampfer ein. Aus den indo-chinesischen Gewässern kamen 126 Schiffe, u. z. 2 ägyptische, 93 englische und 31 französische

Dampfer; im Ganzen also 231 Dampfer, d. i. wöchentlich im Durchschnitt 4 Dampfer.

Dieser jetzt schon sehr erhebliche Dampferverkehr in Port Said und Suez wird durch die Eröffnung des Suez-Canales voraussichtlich noch eine bedeutende Steigerung erfahren. England rüstet, dem Vernehmen nach, schon jetzt in aller Stille eine Flotte kleiner Dampfer, welche für die Passage des Suez-Canales und die Befahrung des rothen Meeres eigens construirt sind. Der Bedarf an Kohle am Isthmus muss dadurch grosse Dimensionen annehmen.

Im Jahre 1868 wurden von 229 Schiffen 130.424 Tonnen, darunter von 80 österreichischen Schiffen 49.596 Tonnen Kohlen nach Port Said gebracht.

Der Verbrauch an Kohlen in Suez beläuft sich auf 90.000 bis 100.000 Tonnen per Jahr, wovon ein Theil über Port Said durch den Canal, ein Theil über Alexandrien per Bahn bezogen wird.

Die aus England bezogene Kohle kostet in Port Said circa 35 Frs. oder 27 sh. per Tonne, also circa 70 kr. per Centner. Der Ankaufspreis in Cardiff beträgt circa 10 sh. 6 d. per Tonne, die Fracht etc. bis Port Said 17—19 sh. Es tritt nun die Frage an uns heran, ob denn nicht Oesterreich unter gewissen Voraussetzungen, vermöge seiner reichen Kohlenlager einen Theil des Bedarfes am Isthmus decken könnte.

Die Dampfschiffahrt bedarf, theils um die Maschine in gutem Stand zu erhalten, hauptsächlich aber um Raum für die Waarenladung zu gewinnen, sehr guter Kohlen, welche bei möglichst geringem Volumen die möglichst grösste Heizkraft enthalten.

Von den circa 50 Millionen Centnern Steinkohlen (im Jahre 1866 48,335.673 Ctr.), welche Oesterreich producirt, würden sich bei billigen Preisen die Schwarzkohlen des Ostrauer Beckens und des Banates, sowie die Fünfkirchner Kohle für die Dampfschiffahrt eignen.

Das Ostrauer Revier erzeugt nach Spitzer („Production etc. der Mineralkohle in Oesterreich, Wien 1865“) jährlich ca. 7,700.000 Ctr. Diese Kohle findet ihren Absatz in den industriellen Etablissements, in den Haushaltungen, namentlich aber in Wien, wo sie nebst der preussischen Kohle, von welcher dort eine Million Centner consumirt wird, im Quantum von 3,192.000 Ctr. verbraucht wird. Die Kohlenförderung in den Flötzen von Oderberg und Freistadt würde eine

noch grössere sein, wenn der Absatz in noch höherem Masse gesichert wäre.

Die Steinkohlen des Banates, namentlich jene von Doman, sagt Spitzer, sind die besten, die im ganzen Bereiche der Monarchie vorkommen und können bezüglich ihrer Qualität in eine Parallele mit englischen Kohlen gestellt werden, denen sie kaum nachstehen. Der Brennwerth der Banater Steinkohle schwankt zwischen 7·76 und 8·2 Centnern = 1 Klafter dreissigzölligen weichen Holzes, der der Ostrauer Steinkohle zwischen 8·0 und 8·68 Ctr. = 1 Klafter dreissigzölligen weichen Holzes.

Die jährliche Steinkohlen-Production der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft im Banate erreichte in den letzten Jahren vor 1865 1,500.000 Ctr., soll aber, je nach Erlangung eines Absatzes, bald über 2,500.000 Ctr. gebracht werden.

Der Preis der Ostrauer Kohle am Erzeugungsorte betrug im J. 1866 im Bezirke der Olmützer Berghauptmannschaft in Mähren: 25·5 kr. (20·6 bis 28·8 kr.), in Schlesien: 22·3 kr. (17 bis 23·5 kr.) per Centner.

Der Durchschnittspreis der Banater Steinkohle war 1866: 26·6 kr. (20 bis 30 kr.) per Centner.

Die Kosten des Transportes dieser beiden Steinkohlen-Gattungen nach Triest stellen sich folgendermassen:

Steinkohle von Ostrau nach Triest kostet nach dem jetzt geltenden Verband-Tarife der Nord- und der Südbahn 78·89 kr. ö. W. pr. Ctr., wenn sie in vollen Wagenladungen verfrachtet wird.

Der Transport der Banater Kohle nach Triest würde unter Benützung der bis jetzt bestehenden kürzesten Dampfschiff- und Eisenbahnverbindung auf 1 fl. 56 kr. zu stehen kommen, welche Summe sich wie folgt vertheilt:

	Eisenbahn Oravitza-Bazias	10 kr. pr. Ctr.
wenn keine besondere Begünstigung eintritt,	{ auf der Donau von Bazias-Semlin	25 " " "
	{ Bergfahrt auf der Save v. Semlin-Sissek	82 " " "
	{ Eisenbahn Sissek-Steinbrück (17 Meil.)	15 " " "
	{ Eisenbahn Steinbrück-Triest (27½ M.)	24 " " "

Zusammen 1 fl. 56 kr. pr. Ctr.

Daraus geht leider die beklagenswerthe Thatsache hervor, dass von den für die Dampfschiffahrt gut verwendbaren österr.

Kohlen diejenigen aus Ostrau und dem Banate schon in Triest theurer zu stehen kommen, als die englische am Isthmus, nämlich Ostrauer Kohle auf circa 1 fl., Banater Kohle auf 1 fl. 83 kr., während die aus New-Castle und Cardiff gebrachte Kohle in Port-Said 70 kr. pr. Ctr. kostet. Ja es ist eine bekannte Thatsache, dass Triest selbst seinen Bedarf an Kohle für die Dampfschiffahrt bisher aus England bezieht. Bei einem Kohlenpreise in Cardiff oder New-Castle von 10½ sh. und einer mittleren Segelschifffracht nach Triest von 15 sh. 11 d. (Durchschnittsfracht im Jahre 1867) kömmt die englische Kohle in Triest auf circa 26½ sh. pr. Tonne, oder 67½ kr. pr. Ctr. zu stehen, ist also nur um Weniges billiger als in Port-Said, aber immer noch bedeutend billiger als Ostrauer und Banater Kohle.

Es dürfte vielleicht willkommen sein, hier aus dem Jahresberichte des Consulates in Cardiff pro 1867 eine Tabelle der Kohlenpreise daselbst einzuschalten.

		1866				1867			
		von		bis		von		bis	
		sh.	d.	sh.	d.	sh.	d.	sh.	d.
Steam-Kohle	doppelt gesiebt	12	—	12	6	11	9	12	3
	einfach	11	—	11	6	11	—	11	6
	Gries (small coal)	4	6	6	—	5	—	5	6
Bituminöse Kohle	doppelt gesiebt	9	—	9	6	10	3	10	9
	einfach	9	—	9	—	9	3	9	3
	ungesiebt	8	—	8	—	9	3	9	3
	Gries (smith coal)	4	—	4	6	6	6	7	—
Coke		12	6	14	—	12	6	14	—
Presskohle (Patent Fuel)		14	—	15	6	15	—	15	6

Ostrauer Kohle könnte erst dann die Concurrenz der englischen Kohle in Triest und Port-Said bestehen, wenn die Fracht auf der 114½ Meilen langen Strecke Ostrau-Triest auf 0.25 kr. per Centner und Meile ermässigt werden könnte, ein Frachtsatz, von welchem wir noch weit entfernt sind, da der im Verbandtarife der Nord- und Südbahn geltende ungefähr 0.68 kr. per Centner und Meile beträgt. Selbst der Pfennigtarif Norddeutschlands (0.42 kr.) würde kaum genügen, der Ostrauer Kohle die Concurrenz mit der englischen in Triest zu ermöglichen, indem erstere bei demselben noch immer auf circa 73 kr. zu stehen käme. Erst bei einem Frachtsatze von ¼ kr.

und dem Durchschnittspreis von 22:3 kr. könnte Ostrauer Kohle in Triest um circa 51 kr. verkauft werden, und unter diesen Bedingungen auch am Isthmus mit der englischen Kohle concurriren.

Die Entfernung der Banater Kohlenlager von Triest beträgt auf dem oben angegebenen Wege circa 172 Meilen. Die Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft gesteht für grössere Transportmengen bereitwillig auch unter die ermässigten Frachtsätze herabgehende Tarifsätze zu. Sie ist (nach eingeholten Erkundigungen) bereit, Steinkohlen in vollen Schlepperladungen von Bazias bis Sissek um 38 kr. per Centner zu transportiren. Würden die beteiligten Bahnen den Frachtsatz von $\frac{1}{2}$ kr. per Centner und Meile adoptiren, so könnte die Banater Kohle an der Meeresküste um circa 80 kr. verkauft werden. Nach Ausbau der Strecken Carlstadt-Fiume (circa 10 Meilen) wird nämlich die vom Fundorte der Kohle bis zur Meeresküste zu durchlaufende Strecke nur mehr 155 Meilen (Oraviza-Bazias 8, Bazias-Sissek 123, Sissek-Agram 7, Agram-Fiume 17 Meilen) betragen, wovon nur 32 Meilen auf den Transport per Bahn entfallen. Dieser Preis nähert sich zwar schon mehr dem durchschnittlichen Preise der englischen Kohle in Triest, aber es dürfte bei demselben doch nur selten die Concurrenz mit der englischen Kohle zu bestehen sein.

Günstiger sind die Aussichten für die Fünfkirchner Kohle, welche sich nach den gemachten Erfahrungen gleichfalls für die Dampfschiffe eignet.

Die Fünfkirchner Kohlengruben der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft lieferten im Jahre 1868: 4,465.844 Centner Kohle; die Verkokung lieferte 93.077 Centner Coaks; Briquettes wurden 204.808 Centner erzeugt. Die Kohlenförderung soll aber im Jahre 1869 schon auf 5 Millionen Centner gesteigert werden. Loco Fünfkirchen beträgt der Preis der Steinkohle 20 kr., der Coaks 45 kr. und der Briquettes 35 kr. per Centner. Der Brennwerth der Fünfkirchner Steinkohle ist: 8.5 Centner = 1 Klafter 30" weichen Holzes, jener der Vasasser: 8.1 Centner = 1 Klafter 30" weichen Holzes, also nahezu gleich jenem der Ostrauer Kohle und nur unbedeutend dem Brennwerthe der Banater Kohle nachstehend.

Die Fracht von Fünfkirchen bis Triest (68 Meilen) kostet bei vollen Wagenladungen per Centner Kohle circa 50 kr. inclusive Ladespesen. Es könnten also Steinkohlen, welche in Fünfkirchen 20 kr. kosten, um circa 70 kr. in Triest verkauft werden.

Bei einem geringen Nachlassen der Preise loco Grube und der Frachtsätze der Bahnen ist demnach die Concurrenz der Fünfkirchner Kohle mit der englischen in Triest und selbst am Isthmus vollkommen im Bereiche der Möglichkeit.

Sollte aber auch der Absatz der österreichischen Kohle am Isthmus von Suez nicht erreichbar sein, und würden sich selbst die Bestrebungen als resultatlos erweisen, der westphälischen Steinkohle die Concurrenz mit der englischen zu ermöglichen, so wird doch die Steigerung des Handelsverkehrs zwischen Indien und Europa selbst zu einer Ermässigung der Kohlenpreise am Isthmus hinführen, indem die Kohlenfracht nach Suez, Aden oder Bombay sinken wird, wenn die sie transportirenden Schiffe genügende Rückfracht vorfinden.

Mit dem Sinken der Kohlenpreise erweitert sich dann auch der Kreis jener Artikel, welche den Weg über Suez einschlagen können; mit der häufigeren Befahrung des rothen Meeres und der Errichtung von Leuchthürmen daselbst, wird ferner auch die Furcht vor den, der Schifffahrt daselbst drohenden Gefahren auf ihr richtiges, durch die Statistik gerechtfertigtes Mass zurückgeführt werden, wodurch der Gewinn an Assecuranz-Prämie ein noch grösserer werden dürfte.

Wir haben bisher nur das Verhältniss der Dampfschifffahrt von Bombay aus, durch den Suez-Canal nach Triest zur Segelschifffahrt um das Cap nach den norddeutschen Häfen in Betracht gezogen. Fassen wir aber die Aufgabe des österreichischen Handelsstandes und unser Ziel ins Auge, nämlich: den Waarenverkehr Asiens mit Oesterreich, und einigen anderen Ländern Mittel-Europas, über diesen Hafen zu leiten, so müssen wir auch noch die Vortheile der übrigen Verkehrswege dieser Länder mit Asien prüfen, und mit den Kosten und Vortheilen des directen Dampfschifftransportes zwischen Indien und Triest vergleichen.

Um Waaren aus dem Hinterlande Triest's nach Indien oder umgekehrt zu versenden, können folgende Wege zur See eingeschlagen werden:

Von Triest mittelst Dampfschiff durch den Suez-Canal nach Bombay, Point de Galle etc.

Von Venedig mittelst Dampfschiff durch den Suez-Canal nach Bombay, Point de Galle etc.

Von Genua mittelst Dampfschiff durch den Suez-Canal nach Bombay, Point de Galle etc.

Von Marseille mittelst Dampfschiff durch den Suez-Canal nach Bombay, Point de Galle etc.

Von Liverpool oder London mittelst Dampfschiff durch den Suez-Canal nach Bombay, Point de Galle etc.

Von Liverpool oder London mittelst Segelschiff um das Cap nach Bombay, Point de Galle etc.

Von Rotterdam oder Amsterdam mittelst Segelschiff um das Cap nach Bombay, Point de Galle etc.

Von Rotterdam oder Amsterdam mittelst Dampfschiff durch den Suez-Canal nach Bombay, Point de Galle etc.

Von Hamburg oder Bremen mittelst Dampfschiff durch den Suez-Canal nach Bombay, Point de Galle etc.

Von Hamburg oder Bremen mittelst Segelschiff um das Cap nach Bombay, Point de Galle etc.

Die Segelschiffahrt aus den Häfen des mittelländischen Meeres um das Cap haben wir deshalb gar nicht erwähnt, weil in allen jenen Fällen, in welchen das Triester Hinterland indische Waaren per Segel beziehen wollte, es diese auf dem kürzeren Wege über die Nordseehäfen oder die Häfen Hollands billiger und rascher erhalten wird. Die Segelschiffahrt um das Cap nach Hamburg oder Bremen oder nach Rotterdam und Amsterdam schliesst auch die Segelschiffahrt um das Cap nach England hinsichtlich des Waarenverkehrs Indiens mit Mittel-Europa ¹⁾ ebenso aus, wie die Dampfschiffahrt von Rotterdam, Amsterdam, Hamburg oder Bremen durch den Suez-Canal jene von England durch den Suez-Canal für den gleichen Waarenverkehr ausschliesst. Es können also als concurrirend mit der Dampfschiffahrt von Bombay nach Triest durch den Suez-Canal nur in Erwägung gezogen werden:

1. Die Dampfschiffahrt durch den Canal nach Venedig, Genua oder Marseille;
2. die Dampfschiffahrt durch den Canal nach einem continentalen Nordseehafen;
3. die Segelschiffahrt um das Cap nach einem solchen Hafen.

¹⁾ Wenn trotzdem ostindische Waaren über England bezogen werden, so sind dabei andere Motive massgebend, als die Segelschiffahrten.

Venedig ist von Port Said in derselben Zeit zu erreichen, wie Triest; der Vorrang des einen oder anderen dieser beiden Häfen wird also vollständig von den Platzverhältnissen derselben und der Verbindung mit dem Hinterlande abhängen, wovon später die Rede sein wird.

Genua ist von Port Said um 108, Marseille um 180 Seemeilen weiter entfernt als Triest. Unter der bereits früher gemachten Voraussetzung eines Kohlenverbrauches von $\frac{1}{3}$ Pfund per Tonne Ladung und per Seemeile, und eines Kohlenpreises in Port Said von 70 kr. per Centner, kostet die Dampfschiffsfracht nach Genua um mindestens 25 kr. und nach Marseille um mindestens 42 kr. per Tonne Ladung mehr als nach Triest. Die Vertheuerung der sonstigen Posten, aus welchen sich die Dampfschiffsfracht zusammensetzt, lassen wir hier wegen ihrer Geringfügigkeit unberücksichtigt.

Nach Rotterdam beträgt der Seeweg von Port Said um 1976, nach Hamburg um 2232 Seemeilen mehr als nach Triest; nimmt man den Durchschnittspreis der englischen Kohlen in den Häfen Rotterdam, Hamburg, Lissabon und Messina (wo auf dieser Fahrt Kohlen gefasst werden müssen) mit 50 kr. per Centner an, so kostet der Mehrverbrauch an Kohle auf der Fahrt nach Rotterdam 3 fl. 29 kr., nach Hamburg 3 fl. 72 kr. per Tonne Ladung; die Fahrzeit verlängert sich bei der Reise nach Rotterdam um 10, nach Hamburg um 11 Tage, die Vertheuerung der Dampferfracht durch die auf 10 oder 11 Tage entfallende Quote an Verzinsung, Versicherung und Abnutzung des Schiffes, Löhnung und Bemannung beträgt circa 4 fl. 55 kr.

Die Segelschiffahrt um das Cap nach einem Nordseehafen haben wir mit der Dampfschiffahrt nach Triest via Suez bereits verglichen, und gefunden, dass den Minderkosten des Segelschifftransportes von Bombay nach Hamburg um 5 fl. 11 kr. per Tonne oder 25 kr. per Centner, ein Gewinn von 4 % vom Werthe der transportirten Waare gegenüberstehe, wenn der Weg über Suez nach Triest eingeschlagen wird.

Die bei den letzten Vergleichen gefundenen Ziffern sind zur Beantwortung der Frage nothwendig, ob eine gewisse Waare von Bombay nach einem im Gebiete des natürlichen Hinterlandes von Triest gelegenen Handelsplatze billiger über Triest oder über einen anderen Hafen bezogen werden könne. Zu den Transport-

kosten zur See müssen dann noch die Kosten des Eisenbahntransportes der Waare von den concurrirenden Häfen nach dem Handelsplatze im Innern des Landes hinzugerechnet werden.

Die Eisenbahnverbindungen des Triester Hinterlandes mit dem mittelländischen Meere und mit der Nordsee.

Wir wollen die Landfrachten zuerst für sich betrachten, und sie dann mit den Kosten der verschiedenen Arten des Seetransportes combiniren. Ersterem Zwecke diene die nachstehende Tabelle:

Meilenzeiger

von	n a c h					
	Zürich	München	Dresden	Prag	Oderberg	Wien
Triest	105 ¹⁾	89 ²⁾	{158 137 ³⁾ }	{132½ 112 ⁴⁾ }	116	78½
Venedig	92 ⁵⁾	75	152	—	—	—
Genua	{100 ⁶⁾ 60 ⁷⁾ }	—	—	—	—	—
Marseille	110 ⁸⁾	—	—	—	—	—
Amsterdam	120 ⁹⁾	119 ¹⁰⁾	112 ¹¹⁾	137 ¹²⁾	—	170 ¹³⁾
Hamburg	—	119 ¹⁴⁾	67 ¹⁵⁾	90½ ¹⁶⁾	109½	147 ¹⁷⁾

NB. Jene Distanzen, welche sich ganz oder theilweise auf erst zu vollendende Bahnen beziehen, sind in Ziffern mit schrägstehenden Lettern angegeben.

Unter der Voraussetzung gleich hoher Eisenbahntarife in und ausserhalb Oesterreichs würde diese Tabelle auch unmittelbar zur Vergleichung der Frachtkosten von den bezeichneten Seehäfen nach

¹⁾ Ueber den Predil, Innsbruck und den Arlberg. ²⁾ Ueber den Predil, Villach und Innsbruck. ³⁾ Ueber den Predil, Villach, Linz, Budweis, Tabor. ⁴⁾ Ebenso. ⁵⁾ Ueber Verona, den Brenner, Innsbruck und den Arlberg. ⁶⁾ Ueber den Mont Cénis. ⁷⁾ Ueber den St. Gotthard. ⁸⁾ Ueber Lyon, Genf, Bern. ⁹⁾ Ueber Cöln, Mainz, Carlsruhe, Basel. ¹⁰⁾ Ueber Cöln, Bruchsal, Augsburg. ¹¹⁾ Ueber Cassel, Eisenach, Leipzig. ¹²⁾ Ebenso. ¹³⁾ Ueber Frankfurt, Nürnberg, Passau. ¹⁴⁾ Ueber Leipzig, Eger, Regensburg. ¹⁵⁾ Ueber Wittenberg, Magdeburg, Leipzig. ¹⁶⁾ Ebenso. ¹⁷⁾ Ueber Oderberg.

den sechs in Betracht gezogenen Städten dienen; bei einem durchgängigen Frachtsatze von 1 kr. ö. W. pr. Ctr. und Meile zum Beispiel würden die Entfernungszahlen gleichzeitig die Höhe der Transportkosten in Kreuzern ö. W. angeben.

Das natürliche Hinterland Triest's.

Wenn man, vorläufig noch von den factischen Bahntarifen absehend, nur auf Grund der bereits bestehenden und der in Bau begriffenen, sowie einiger projectirter Bahnen und deren Längen das Hinterland zu umgrenzen trachtet, für welches Triest der nächste grosse Hafen ist, so zeigt sich folgendes Bild.

Für den Norden von Oesterreich (Schlesien, Mähren und Böhmen) kömmt neben Triest nur Hamburg oder Bremen in Betracht zu ziehen.

Oderberg ist von Hamburg und von Triest (auch nach Vollendung der Bahn Görz-Villach) fast gleich weit entfernt; hier fällt also die Grenze des Triester Hinterlandes mit der Oesterreichs ziemlich zusammen.

Weiter im Nordwesten kömmt erst die bei Bodenbach nach Oesterreich eintretende Verkehrslinie in Betracht zu ziehen, weil die durch den Ausbau der Bahn von Königshain nach Ruhbank und durch die bei Zittau eintretende Bahn mit dem Norden in Verbindung gebrachten Orte in Oesterreich von Hamburg aus näher über Bodenbach zu erreichen sind.

Prag liegt Hamburg, selbst nach Vollendung der Linie Triest-Villach-St. Valentin, Budweis, Tabor-Prag, um 10 Meilen näher als Triest. Die Grenze des Triester Hinterlandes wird also hier Prag nicht einschliessen, sondern einen Bogen beschreibend, beiläufig Pardubitz, Tabor und Pilsen berühren. Sachsen fällt ganz in das Absatzgebiet Hamburgs.

Im Westen von Wien wird sich das Absatzgebiet Triest's gegenüber dem Hamburg's und Amsterdam's um circa 15 Meilen über München hinaus, etwa bis Regensburg, Ingolstadt und gegen Ulm erstrecken können, also das am rechten Donauufer gelegene Baiern umfassen. Dagegen dürfte sich in Baiern die Concurrenz Venedigs fühlbar machen, welches mit München jetzt schon eine um circa 15 Meilen nähere fertige Bahnverbindung besitzt, während die Predil- und die Villach-Brixner Bahn erst in einigen Jahren voll-

endet sein werden. Wenn ausserdem eine Bahn von Conegliano ins Pusterthal, wie projectirt, zu Stande kömmt, welche eine bedeutende Abkürzung der Strecke Venedig-München bilden würde, so kann uns in Venedig, da es auch bezüglich des Seeweges nicht im Nachtheile ist, ein für den überseeischen Handel nach und von Baiern und der Schweiz nicht zu unterschätzender Rivale entstehen. Diese Rivalität ist nur so lange nicht gefährlich, als die Hafenverhältnisse in Venedig die alten ungünstigen bleiben. Die Kosten des Ausladens der Waaren mittelst Lichterschiffen sind aber einstweilen nicht so bedeutend, dass sie den Vortheil des kürzeren Landtransportes wieder zu nichte machen. Wenn die Kosten dieser Operation in Venedig, wo grosse Schiffe aber noch weiter von der Eisenbahnstation Anker werfen müssen als in Triest, dieselben sind, wie im letztgenannten Hafen, wenn das Schiff an keinem Molo Platz fand, also mindestens etwa 15 kr. pr. Ctr., so kömmt diese Auslage gerade der Verlängerung der Eisenbahnfahrt um 15 Meilen à 1 kr. gleich.

Für den Verkehr der Schweiz mit überseeischen Producten und die Ausfuhr der Landeserzeugnisse nach Indien etc. ist für die nächste Zeit Venedig am günstigsten situirt; von dort her haben die Waaren, wenn die Bahn Innsbruck-Feldkirch über den Arlberg gebaut sein wird, bis Zürich nur eine Strecke von 92 Meilen zu durchlaufen, während die Entfernung Triest-Zürich unter der gleichen Bedingung und der ferneren Voraussetzung des Bahnbaues über den Predil und von Villach nach Brixen 105 Meilen betragen wird. Diese kleine Differenz liesse sich allerdings bei einiger Anstrengung zu Gunsten Triest's ausgleichen; es tritt aber noch die Concurrnz Genua's und Marseille's hinzu. Genua wird nach Ausbau der noch fehlenden kleinen Strecke über den Mont-Cenis mit Zürich durch einen Schienenstrang in der Länge von 100 Meilen, kömmt aber, wie wahrscheinlich, der Bau der St. Gotthard-Bahn zu Stande, von nur 60 Meilen in Verbindung gesetzt sein.

Marseille ist schon gegenwärtig nur um circa 5 Meilen weiter von Zürich entfernt, als Triest nach dem Zustandekommen aller drei wünschenswerthen Bahnen.

Die Aussicht Triest's, einen Theil des Verkehrs der Schweiz mit den Ländern am Isthmus und jenseits desselben zu vermitteln, wäre also nicht sehr hoch anzuschlagen, wenn Triest nicht die kürzere Seeverbindung, namentlich gegen Marseille, und der Umstand

zu Hilfe käme, dass die St. Gotthard-Bahn auch eine Reihe von Jahren noch fehlen wird.

Wir hätten sonach, immer von der leider noch nicht zutreffenden Voraussetzung ausgehend, dass die Bahntarife Oesterreichs und der angrenzenden Länder per Centner und Meile die gleichen Frachtsätze aufweisen, für Triest als natürliches Hinterland ein Gebiet ermittelt, welches im Norden und Westen durch eine, beiläufig die Punkte Oderberg, Pardubitz, Tabor, Pilsen, Furth, Regensburg, Ulm und vielleicht auch Zürich verbindende Linie begrenzt wird; es muss nochmals betont werden, dass, wenn wir von der kürzeren Seereise noch absehen, auch unter der Voraussetzung gleicher Bahntarife, selbst dieses beschränkte Absatzgebiet nur dann Triest ganz zufallen kann, wenn die oft erwähnten neuen österreichischen Bahnlinien rasch ausgeführt werden. Andererseits darf die hier gezogene Begrenzung nicht dahin aufgefasst werden, dass sich der Verkehr über Triest etwa auf dieses Gebiet beschränken müsse; denn erstens erweitert sich dasselbe dadurch bedeutend, dass die Seefahrt vom Suez-Canal nach Triest kürzer ist, als nach anderen Häfen, dann aber sind die Distanzverhältnisse und die dadurch bedingten Frachtkosten wol die wichtigsten, nicht aber die einzigen Factoren, welche den Handel bestimmen, einen gewissen Weg einzuschlagen. Von diesen anderen Factoren, als da sind grosse Auswahl von Waaren, directe Geschäftsverbindung mit den überseeischen Bezugsorten, feste Währung etc., soll später gesprochen werden, erwähnen müssen wir aber hier schon, dass Triest sich die Erringung solcher Vorzüge, soweit dies in der Macht seines Handelsstandes liegt, ganz besonders angelegen sein lassen muss, weil es sich nicht darum handelt, einen bereits bestehenden Verkehr sich zu erhalten, sondern den Handel anderer Länder von einem altgewohnten Wege abzuziehen.

Sehen wir nun zu, wie sich die Umgrenzung des Triester Hinterlandes dann gestaltet, wenn wir die Vortheile des rascheren Waarenbezuges auf Dampfern nach Triest mit in Rechnung bringen, vorläufig aber noch an der Voraussetzung eines, Oesterreich und Deutschland gemeinschaftlichen Eisenbahnfrachtsatzes von 1 kr. ö. W. per Centner und Meile für die Gegenstände des ostindischen Handels festhalten.

Die Mehrkosten des Waarentransportes auf Dampfschiffen nach Rotterdam und Hamburg, den Kosten bis Triest gegen-

über, wurden oben mit 7 fl. 84 kr. und 8 fl. 27 kr. per Tonne, das ist 39·2 kr. respective 41·3 kr. per Centner beziffert. Hiezu tritt noch der Verlust an 12%igen Zinsen vom Werthe der Waare für die Reiseverlängerung um 10 Tage, welcher aber erst bei einem Werthe von 50 fl., 16 kr. per Centner beträgt; die Grenzen des Absatzgebietes Triest's gegenüber dem Gebiete, nach welchem auf Dampfern gebrachte ostindische Waaren billiger über Rotterdam oder Hamburg importirt werden können, liegen demnach unter der Voraussetzung des 1 kr.-Tarifes aller Bahnen um etwa 40 Meilen weiter gegen Norden und Nordwesten als jene des erstbeschriebenen natürlichen Hinterlandes von Triest. Dieser Hafenplatz könnte also jener Concurrenz in ganz Süddeutschland bis an den Main und in Norddeutschland bis über Dresden und Breslau hinaus die Spitze bieten. Für werthvollere Waaren würde sich die Concurrenz Triest's noch weiter gegen Norden und Nordwesten hin (bei einem Werthe von 50 fl. per Centner noch um 16 Meilen) geltend machen.

Für jene ostindischen Waaren, welche auf Segelschiffen um das Cap nach den Nordseehäfen gebracht werden, wird das Absatzgebiet der Nordseehäfen durch die Concurrenz Triest's desto beschränkter sein, je höher ihr Werth ist, denn in demselben Verhältnisse wächst der Betrag des durch die längere Reise verursachten Zinsenverlustes.

Beim Werthe der Waare von 6 fl. 38 kr. werden die Mehrkosten des Dampfschifftransportes nach Triest (25 kr. per Centner) vom 4%igen Zinsenverluste bei der Fahrt nach Hamburg oder Rotterdam gerade aufgehoben. Solche Waaren könnten also bei einem gleichen Eisenbahntarife in Oesterreich und Deutschland von Triest nordwärts nur bis an die Linie Oderberg, Pardubitz, Tabor, Pilsen, Regensburg, Ulm importirt werden. Für kostbarere Waaren würde beim Eisenbahntarife von 1 kr. per Meile die Concurrenzfähigkeit Triest's sich um ebenso viele Meilen über diese erste Zone hinaus erstrecken, als die Differenz zwischen dem Betrage des Zinsenverlustes und den Mehrkosten des Dampfschifftransportes zu Gunsten des letzteren Kreuzer beträgt. Wir erhalten somit folgende Zonen der Concurrenzfähigkeit Triest's gegenüber der Segelschiffahrt nach den Nordseehäfen:

I. Zone, Werth der Waare $6\frac{1}{3}$ fl., Grenzlinie Oderberg, Pardubitz, Tabor, Pilsen, Regensburg. Ulm.

II. Zone, Werth der Waare 10 fl., Grenzlinie 15 Meilen weiter, d. i. etwa Oppeln, Reichenberg, Melnik, Eger, Nürnberg, Stuttgart.

III. Zone, Werth der Waare 20 fl., Grenzlinie 55 Meilen nördlicher, d. i. etwa Posen, Frankfurt a. d. O., Halle, Frankfurt a. M.

IV. Zone, Werth der Waare 30 fl., Grenzlinie 95 Meilen nördlicher; ganz Deutschland umfassend.

Die Bahntarife in Oesterreich und im Auslande.

Dass gegenwärtig der bei weitem grössere Theil der Ein- und Ausfuhr Oesterreichs nicht über Triest und die anderen österreichischen Seehäfen geht, sondern den Weg vom und nach dem Norden einschlägt, ist eine bekannte Thatsache und wird zum Ueberflusse, was die Einfuhr von Baumwolle und Colonialwaaren betrifft, noch durch die später nachfolgende Einfuhrstabelle erhärtet. Es ist bei der Höhe der österreichischen Eisenbahntarife auch nichts natürlicher, als dass selbst jenes Gebiet, welches wir das natürliche Hinterland Triest's genannt haben, weil dessen Versorgung diesem Hafen nach den bestehenden und bald zu erwartenden Schienenverbindungen bei ebenso billigen Bahntarifen, wie sie das Ausland kennt, nothwendig anheimfallen müsste, von Norden und Nordwesten her gar sehr beschränkt wird.

Aus dem Chaos der österreichischen Eisenbahntarife einen Tarifsatz herauszuklügeln, welcher als der durchschnittliche österreichische Satz per Centner und Meile für eine bestimmte Waare gelten könnte, wäre, wenn auch thunlich, so doch unpraktisch; ein solcher Durchschnittssatz würde sich von der Wahrheit in jedem einzelnen Falle so weit entfernen, dass er für unsere Berechnung unbrauchbar würde; ich schlage deshalb einen anderen Weg ein, indem ich nur jene ermässigten- und Verbandtarife in den Kreis der Betrachtung ziehe, welche für den Verkehr auf grossen Strecken auf bereits bestehenden Bahnen schon in Geltung sind, und welche deshalb auch die neuen Concurrrenzbahnen werden adoptiren müssen. Als Material für die nachfolgenden Berechnungen wird es nothwendig sein, die nachstehenden Daten über Bahntarife im Zollverein und in Oesterreich vorzuschicken:

Die Fracht von Hamburg beträgt für volle Wagenladungen und im directen Verkehre:

Für Baumwolle:

bis Bodenbach 17·5 Sgr. = $87\frac{1}{3}$ kr., also für 73·5 M.: 1·19 kr. pr. M.
 „ Wien 22 „ = 1 fl. 10kr. „ „ 147 „ 0·74 „ „ „

Für Café:

bis Bodenbach 23 Sgr. = 1 fl. 15 kr., also für 73·5 M.: 1·5 kr. pr. M.
 „ Wien 22 „ = 1 „ 10 „ „ „ 147 „ 0·74 „ „ „

Auf der Strecke Triest-Wien ($78\frac{1}{3}$ Meilen) kostet die ermässigte Fracht für Baumwolle, Café oder Gewürze 98 kr., d. i. 1·25 kr. per Meile.

Im Verbandtarife der beteiligten Bahnen kostet die Fracht für dieselben Artikel von Triest bis Breslau (140 Meilen) 1 fl. 59 kr. und 7 Sgr., also für die österreichische, 116 Meilen lange Strecke 1·37 kr. pr. Meile; von Wien nach Dresden beträgt die Fracht für diese Artikel im Verbandtarife 21 Sgr. = 1 fl. 5 kr., also für 80 Meilen 1·31 kr. pr. Meile.

Von Rotterdam oder Amsterdam kostet Baumwolle oder Café bis Wien (170 Meilen) transportirt via Passau pr. Ctr. 32 Sgr. = 1 fl. 60 kr., d. i. 0·94 kr. pr. Meile.

Von Bremen bis Wien (150 Meilen) zahlt Baumwolle 27 Sgr. = fl. 1·35 oder pr. Meile 0·9 kr.

Die Normalfracht auf den norddeutschen Eisenbahnen beträgt $3\frac{2}{3}$ Pfennige, die ermässigte 2 Pf. = 0·84 kr. ö. W. per Meile; wir haben jedoch gesehen, dass in den Verbandtarifen für grosse Strecken noch unter diese Sätze herabgegangen wird, so auf der Strecke Hamburg-Wien auf 0·74.

Die Kronprinz Rudolfs-Bahn und ihre Fortsetzungen nach Süden und Norden werden unzweifelhaft genöthigt sein, den Begünstigungstarif der Südbahn, d. i. 1·25 kr. pr. Meile, oder doch, mit Rücksicht darauf, dass sie den Weg vom Nordwesten Oesterreichs nach Triest abkürzen, den Satz von 1·28 kr. per Meile anzunehmen, welcher letzterer Satz für Baumwolle und Café auch für die Strecke Triest-Wien-Dresden gezahlt wird. Gegenwärtig kostet die Fracht für 1 Ctr. dieser Waaren auf der Rudolfsbahn noch 2·25 kr. pr. M.

Auf der Route Triest, Villach, Brixen, Innsbruck, Kufstein werden wir wegen der grossen Baukosten der Bahnen auch für die fernere Zukunft mindestens einen Tarif von 1·5 kr. pr. Meile gegenüber dem ermässigten Tarife der von Norddeutschland an die Tiroler Grenze herabführenden Bahnen (0·84 kr.) voraussetzen müssen,

Beschränkt man sich darauf, nur auf den drei grossen Handelsstrassen, u. z. von Triest über Wien und Oderberg, dann von Triest über Villach, Linz, Prag und Bodenbach, endlich von Triest über Villach, Innsbruck und Kufstein die Grenze zu fixiren, bis zu welcher der Import ostindischer Producte wird vordringen können, und nimmt man auf der ersten dieser Bahnlinien bis zur österreichischen Grenze einen Tarif von 1·37 kr. pr. Meile, auf ihrer Fortsetzung bis Hamburg dagegen von 0·74 kr.; auf der zweiten Linie den Satz von 1·28 kr. und auf ihrer Fortsetzung bis Hamburg von 0·74 kr.; auf der dritten Linie endlich den Satz 1·5 kr., und auf ihrer Fortsetzung bis Rotterdam den Satz 0·84 kr. als die künftig geltenden an, so engt sich das Absatzgebiet Triest's wie folgt ein:

Vor der Concurrenz Hamburg's mit ostindischen Waaren, welche per Dampfschiff via Suez nach der Nordsee gebracht wurden, tritt die Grenze des Triester Absatzgebietes, welche bei gleichen Tarifen durch die Linie Würzburg, Dresden, Breslau gegeben wäre, beiläufig bis Ansbach (121 M.), Prag (116) und Oderberg (116·5) zurück.

Dem Importe solcher Waaren gegenüber, die per Segel aus Bombay nach Nordseehäfen gebracht werden, wird sich die Concurrenzfähigkeit Triest's in der Richtung der drei Hauptverkehrslinien erstrecken:

In der I. Zone (Werth der Waare $6\frac{1}{3}$ fl.) auf 87·5 Meilen (etwa Lundenburg), 85·9 Meilen (beiläufig Krumau unter Budweis), 74·5 Meilen (Kufstein);

in der II. Zone (Werth 10 fl.), auf 96·1 M. (Ungar.-Hradisch), 98 M. (Wessely unter Tabor), 92·3 M. (oberhalb München);

in der III. Zone (Werth 20 fl.), auf 141 M. (oberhalb Breslau), 128·8 M. (Bodenbach), 139·9 M. (Aschaffenburg);

in der IV. Zone (Werth 30 fl.), auf 192·5 M. (oberhalb Berlin), 182·9 M. (Braunschweig), 187·5 M. (Crefeld).

Für den Handel nach und von der Schweiz kommen die vier Häfen Marseille, Genua, Venedig und Triest in Betracht.

Die Fracht für Baumwolle kostet von Marseille nach Zürich (110 M.) 64 Frs. per Tonne = 1 fl. 60 kr. pr. Ctr.; von Triest dort-

hin würde sie bei einem Tarife von 1·5 kr. pr. Meile auf den projectirten Bahnen Triest, Villach, Brixen, Innsbruck, Arlberg, Feldkirch bis Zürich (105 Meilen) beiläufig 1 fl. 50 kr. betragen; die Mehrkosten der Dampfschiffahrt bis Marseille (gegenüber den Kosten bis Triest) betragen 2 kr. pr. Ctr., bei hochbewertheten Waaren mehr. Ein Import von Triest aus nach der Schweiz wird also für die Zukunft Marseille gegenüber möglich sein; doch dürfte in derselben Zeit, in welcher die fehlenden österr. Bahnen ausgebaut sein werden, auch die St. Gotthard-Bahn fertig sein und damit die Concurrenz Genua's übermächtig auftreten. Der Vorsprung, welchen Venedig nach dem Bau der Arlberg-Bahn vor Triest voraus haben wird, beträgt nur circa 13 Meilen, und es lässt sich annehmen, dass Triest im Stande sein wird, durch seine besseren Hafen- und kaufmännischen Zustände die Mitbewerbung Venedigs in der Schweiz aus dem Felde zu schlagen.

Nehmen wir an, dass der Tarif auf den Bahnen Genua-St. Gotthard-Zürich (60 Meilen) 1·5 kr. betragen werde, so ergibt sich für den Landtransport ein Vortheil von 60 kr. pr. Ctr. zu Gunsten Genua's (gegenüber Triest), welchem beim Importe über Triest nur ein Gewinn an der Seefracht von wenigen Kreuzern gegenübersteht.

Wenn wir also, wie später auf Grund des Gutachtens eines Fachmannes geschieht, ein Drittel des Importes ostindischer Waaren nach der Schweiz für Triest beanspruchen, so ist dies sehr sanguinisch und gilt jedenfalls nur in dem Falle, dass die österreichischen Bahnen rascher vollendet werden als die St. Gotthard-Bahn.

Die wahrscheinliche Steigerung des Importes über Triest.

Triest's Bedeutung ist gegenwärtig auf den Handel Oesterreichs mit den Uferländern des mittelländischen Meeres beschränkt; im Welthandel nimmt dieser Hafen fast noch gar keine Stellung ein. Dieser bedauerliche Zustand wird hoffentlich nach der Eröffnung des Suez-Canales ein Ende nehmen. Es wird von mannigfachen Umständen, die sich nicht voraussehen und noch weniger vorausberechnen lassen, abhängen, ob Triest jenen Rang im Welthandel, den es nach seiner Lage einzunehmen berufen ist, wirklich einnehmen wird. Die Grenzen der möglichen Bedeutung Triest's für den Importhandel nach Oesterreich und Deutschland konnten wir annähernd berechnen, und das Bild der verschiedenen Absatzkreise Triest's ist geeignet, die

schönsten Hoffnungen für die commerzielle Zukunft Oesterreichs wach zu rufen. Sehr bedeutende Waarenmengen würden den österreichischen Verkehrsanstalten zum Transporte zugewendet; am augenfälligsten und am wichtigsten ist aber der Vortheil, welcher der österreichischen Industrie und Landwirthschaft daraus erwachsen muss, wenn die Importeure von Baumwolle, Colonialwaaren etc., um ihre Bezüge mit Ausfuhrwaaren statt mit Geld zu bezahlen, alle Hebel in Bewegung setzen werden, um solche concurrenzfähige Ausfuhrartikel in den dem Einfuhrhafen zunächst gelegenen Ländern aufzufinden. Man ermögliche die Einfuhr nach Triest in zweckmässig grossem Massstabe, und es wird sich die Wahrheit des freihändlerischen Axioms, dass der Handel in der einen Richtung den in der umgekehrten nothwendig hervorrufe, auf's Neue bewähren. Dadurch wird sich auch die anfänglich so schwierige Frage nach Rückfrachten aus Triest in die Länder am Suez-Canal und jenseits desselben sehr bald in befriedigender Weise lösen.

Indem wir die wahrscheinliche Steigerung des Importhandels Triest's in's Auge fassen, betreten wir das Gebiet der Vermuthungen, und es müssen darum die hierauf bezüglichen Zahlenangaben ebenso mit Reserve aufgenommen werden, wie sie mit Reserve gegeben werden. Ich halte es für meine Pflicht hier noch zu bemerken, dass auch bezüglich der über die Frachtkosten zur See gelieferten Berechnungen nur für die Methode derselben eingestanden werden kann; Fachleute werden in der Lage sein, im Falle sie eine oder die andere Zifferangabe nach ihren Erfahrungen corrigiren wollen, auch das Resultat der Rechnung unter Einhaltung derselben Methode zu modificiren.

Die nachfolgende Tabelle enthält in ihrer vorletzten Rubrik die Durchschnittswerthe der Waaren, wie sie in den österreichischen Einfuhrstabellen des Jahres 1867 angegeben sind, und zur Controle ihrer Richtigkeit in der letzten Rubrik die in der letzten Woche Juli 1869 in London notirten Preise.

Nachdem alle jene Waaren von Bombay den Weg mit Vortheil durch den Suez-Canal nach dem mittelländischen Meere nehmen können, welche pr. Ctr. mit mehr als etwa 6 $\frac{1}{2}$ fl. bewerthet sind, so ergibt eine Vergleichung dieses Preises mit den Preisangaben der vorletzten Rubrik, dass nur Sumach und manchmal ungeschälter Reis, sowie einige Gattungen Farbhölzer von Bombay nach Triest

gar nicht canalfähig sind. Von den übrigen Waaren, welche alle mit Vortheil nach Triest verschifft werden können, werden geschälter Reis, einige Arten von Farbhölzern und Jute nur innerhalb der Grenze der zweiten Absatzzone Triest's mit den gleichen auf Segelschiffen nach der Nordsee gebrachten Waaren, Pfeffer, einige Arten von Gewürz und Salpeter nur innerhalb der Grenze der dritten, und Palm- und Cocosnussöl nur innerhalb jener der vierten Absatzzone von Triest concurriren können. Hinsichtlich aller übrigen, in der folgenden Tabelle genannten Waaren sollte, soferne sie aus Bombay kommen, der Absatz von Triest aus in ganz Deutschland möglich sein.

Es wurde bisher, um nicht durch übermässig viele Ziffern zu ermüden, immer Bombay zum Ausgangspunkte der Vergleichung der Dampfer- und Segelfrachtkosten nach Europa gemacht; es muss aber wenigstens im Allgemeinen noch erwähnt werden, dass die Handelsplätze Asiens und seiner Inseln östlich von Bombay für den Suez-Canalhandel ungünstiger gelegen sind, und deshalb die von dorther stammenden Waaren (wegen der längeren Dampfschiffahrt) erst bei höherem Werthe mit Vortheil durch den Suez-Canal nach Mittelmeerhäfen verladen werden können. Es ist aber zu erwarten, dass die Suez-Canal-Baugesellschaft in ihrem eigenen Interesse durch Ermässigung der Passagegebühr für einige ihr sonst entgehende Waaren, es auch dem Handel mit jenen ungünstiger gelegenen Hafenplätzen ermöglichen wird, den Weg über Suez einzuschlagen.

Um eine beiläufige Anschauung von dem Waarenverkehre zu gewinnen, welchen Triest über seinen gegenwärtigen Einfuhrverkehr hinaus wird vermitteln können, wird es förderlich sein, die Gesamteinfuhr Oesterreichs nach den Grenzen, über welche dieselbe stattfindet, sowie jene der Schweiz und des Zollvereines, hinsichtlich der wichtigsten überseeischen Producte in Betracht zu ziehen; diesem Zwecke dient nachstehende Tabelle:

E i n f u h r.

Waarengattung	nach Oesterreich 1867					nach der Schweiz 1868	nach d. Zollverein 1866	Werth der Waaren	
	über Triest und Fiume	über Süd- deutschland	über Sachsen u. Preussen	über sonstige Grenzen	Zusammen	über alle Grenzen	über alle Grenzen mit Ausnahme jener gegen Oesterreich	im Durchschnitte 1867 pr. Ctr.	in London in der letzten Woche Juli 1869
Baumwolle (roh) Ctr.	235332	127254	407262	36207	806055	411426	1861188	sporco 41 fl.	pr.lbs.10-13½ d. 9)
Café (roh)..... "	58851	143588	216670	9224	433333	175057	1773208	" 38 "	" Cwt. 68 sh.
Reis	18498	7722	75536	43187	247790	85297	748500	" 5-7½ "	" " 9 " 7 d.
Pfeffer	4723	3380	8938	391	17432	} 3856 }	77730 ⁶⁾	netto 17 "	" lbs. 1 " 2 "
Andere Gewürze "	2118	3922	12880	188	19098		28159	" 14-2000 "	—
Seide	365	1772	833	7551 ¹⁾	10868	50734	25957	" 1200-1500 "	pr.lbs. 22 sh. 1 d.
Thee	20	234	2423	443 ²⁾	3120	1344	123612	" 150 "	" " 1 " 5½ "
Indigo	171	8970	4860	90	14091	2166	35055	sporco 400 "	" " 4-6 "
Schafwolle	16726	16622	102052	184736 ³⁾	320136	20028	429275	" 65 "	—
Häute (rohe) .. "	31887	22138	20264	111211 ⁴⁾	185500	14689	445688	" 35-175 "	pr. lbs. 0-4 d. (austral. Häute)
Sumach	13526	3667	1892	54371 ⁵⁾	73456	7778	—	" 4 "	—
Catechu(Cachou) "	3187	1928	9109	147	14371	—	—	" 12 "	pr. Cwt. 25 sh. 6 d.
Farbhölzer	47555	9629	139588	2921	199693	65103	464949	" 4-12 "	" ton18L.7sh.4d. 9)
Gummen	11904	3706	11058	117	26785	10213	374130 ⁷⁾	" 40 "	—
Guttapercha(roh) "	291	6	153	—	450	} 1207 }	594	" 200 "	—
Kautschuk	2	1708	2613	—	4323		17000	" 160 "	—
Salpeter (roh) .. "	3	28	14	6	51	7509	291419	" 18 "	pr. Cwt. 38 sh. 6 d.
Jute	—	—	—	—	—	—	21105	" 9 "	" Ton 17 L. 5 sh.
Kupfer (roh)	3069	14794	33244	985	52092	2995	103881	" 55 "	—
Palm- u Cocosöl .. "	866	2623	22080	34	25620	—	235473	" 24 "	—
Zinn (roh)	—	9135	5173	149	14457	1940	61158	" 60 "	pr. Ton 129 L.
Elfenbein	31	167	237	5	440	8	—	" 350-500 "	—
Zusammen	449125	387993	1006979	452863	2468161	861350	7118081		

¹⁾ Meist aus Italien. — ²⁾ Aus Russland. — ³⁾ Meist aus der Türkei. — ⁴⁾ Ebenfalls. — ⁵⁾ Ebenfalls. — ⁶⁾ Auch Piment. — ⁷⁾ Harze und Gummen überhaupt. — ⁸⁾ Indische und egyptische Baumwolle. — ⁹⁾ Sapanholz per Tonne 13 L. 10 sh.

Von der Gesamtmenge der im Jahre 1867 nach Oesterreich eingeführten, oben aufgezählten Waarengattungen mit 2,468.161 Centner nahmen also nur 449.125 Centner ihren Weg über Triest. Wie viel von den Einfuhrmengen dieser Waaren, welche sämmtlich die wesentlichsten Exportartikel der jenseits des Suez-Canales gelegenen Länder bilden, wirklich aus denselben stammt, lässt sich aus den Ausweisen über den auswärtigen Handel Oesterreichs, des Zollvereines und der Schweiz nicht entnehmen. Es kann aber nach Versicherungen verlässlicher Kaufleute angenommen werden, dass die Hälfte der Baumwolle, welche Oesterreich jährlich verarbeitet, aus Indien stammt. Oesterreich, welches hauptsächlich gröbere Garnnummern spinnt, kann die billigere gröbere Baumwolle Ostindiens in höherem Masse verwenden, als z. B. die Schweiz, welche feines Garn producirt, und deshalb mehr auf die feinere amerikanische Baumwolle angewiesen ist.

Dieselbe Annahme gilt bezüglich des Café's, wovon circa 200.000 Centner aus Ceylon und Java nach Oesterreich gelangt sein mögen.

Unter Berufung auf die gleichen Autoritäten kann ferner gesagt werden, dass alle für Oesterreich bestimmten Gewürze und Indigo ihren Weg über Triest nehmen können.

Können wir sonach annehmen, dass auch die Hälfte der über Süddeutschland, Sachsen und Preussen zu uns gelangten Baumwolle, d. i. circa 270.000 Centner, sowie des auf demselben Wege importirten Café's, also circa 183.000 Centner, aus den indischen Gewässern kamen, so wird Triest auf eine Zunahme der Seezufuhren in diesen beiden Artikeln für den Consum in Oesterreich um zusammen 453.000 Centner rechnen dürfen.

Dieser Zuwachs steigert sich, nach Hinzurechnung der gegenwärtig über die Zollvereinsgrenzen importirten Mengen von Gewürzen und Indigo, auf circa 500.000 Centner.

Bei dieser Berechnung der zu erwartenden Verkehrssteigerung Triest's wurden, um dem Vorwurfe des Optimismus desto sicherer auszuweichen, alle jene, selbst in ansehnlichen Mengen nach Oesterreich eingeführten Artikel nicht in Betracht gezogen, bezüglich welcher es sich nicht mit annähernder Genauigkeit bestimmen lässt, wie viel von denselben aus den Ländern am rothen und am persischen Meere und bengalischen Meerbusen stammt. — Doch lässt

sich im Allgemeinen mit Grund eine bedeutende Steigerung der Einfuhr über Triest bei Seide, Thee, australischer Schafwolle, Häuten, Gummen, Farbstoffen etc. erwarten.

Wenn von den im Jahre 1868 in die Schweiz eingeführten 411.000 Centnern Baumwolle auch nur ein Drittel aus Ostindien stammte, und davon wegen der Concurrenz Venedig's, Genua's und Marseille's wieder nur ein Drittel Triest zur Versendung nach der Schweiz zufiele, erführe der See-Import Triest's doch eine weitere Steigerung um circa 46.000 Centner.

Die gleiche Berechnungsmethode auf Café angewendet, ergibt an Zufuhr nach Triest circa 20.000 Centner für die Schweiz bestimmte Waare.

Von der Summe der im Jahre 1866 in den Zollverein eingegangenen Waaren scheidet wir, um die Erwartungen bezüglich einer Verkehrssteigerung Triest's so mässig zu spannen als möglich, erstens alle jene Waaren aus, bezüglich deren es sich nicht bestimmt behaupten lässt, dass wenigstens die Hälfte aus den indischen Gewässern stammt, zweitens alle jene, welche wir oben als nicht in ganz Deutschland, sondern nur bis zu gewissen Grenzen von Triest aus importfähig bezeichnet haben. Es bleiben somit nur Baumwolle, Café, Seide, Thee, Indigo und Schafwolle. Nimmt man an, dass von den in der Tabelle verzeichneten Einfuhrmengen dieser Waaren nur die Hälfte asiatischer oder australischer Provenienz sei (was bei Thee und Seide gewiss zu niedrig gegriffen ist), und hievon in den nächsten Jahren nach Eröffnung des Suez-Canales wieder nur die Hälfte den Weg über Triest nähme, so ergibt dies eine Steigerung der Seezufuhren Triest's für Rechnung des Zollvereines um 1,033.935 Centner.

Die Einfuhrmengen von Zucker und Rum habe ich in die Tabelle deshalb gar nicht eingestellt, weil nicht nachgewiesen erscheint, wie viel davon aus asiatischen Bezugsorten stammte, und bei der Grösse der bezüglichen Einfuhrmengen ein Irrthum um so bedenklicher wird.

Die Nachfrage und Einfuhr australischer Schafwolle nach Europa ist in beständiger Zunahme begriffen, und wird es wohl so lange bleiben, als die deutschen und österreichischen Wollproducenten sich nicht von dem von ihnen adoptirten Systeme lossagen, statt der feinen Wollen schwere, aber sehr fetthältige und darum beim Waschen einen grossen Abfall ergebende Wolle, zu Markte zu bringen.

Im Ganzen und Grossen erscheint es als gewiss, dass die Steigerung in der Waarenzufuhr, welcher Triest durch die Eröffnung der Schifffahrt durch den Suez-Canal fähig ist, mehr als 1,500.000 Ctr. per Jahr betrage.

Welches sind nun aber die Mittel, um diesen Aufschwung aus einem möglichen zu einem thatsächlichen zu machen?

Die Mittel zur Herstellung eines directen österreichisch-indischen Handelsverkehrs.

Die Beantwortung dieser schwierigen Frage muss von einem dreifachen Gesichtspunkte aus geschehen. Es muss zunächst festgestellt werden, durch wen und in welcher Weise das Waarengeschäft, bestehend im Einkauf von egyptischen und asiatischen Producten und im Export von europäischen und namentlich österreichischen und deutschen Halbfabricaten oder Fabricaten, am zweckmässigsten und für die Unternehmer wie für das Allgemeine gewinnbringendsten geleitet werden soll; sodann muss die billigste und beste Art des Transportes der Ein- und Ausfuhrwaaren zur See und zu Lande ausfindig gemacht werden.

Wenn Triest bereits ein bedeutender Stapelplatz für die Artikel des Welthandels wäre, so könnten vielleicht isolirte, aber von einer grossen Anzahl umsichtiger Kaufleute ausgehende Bestrebungen hinreichen, um diesem Hafen auch jene Vortheile zuzuwenden, welche ihm aus der Eröffnung des neuen Handelsweges entstehen können. Weil dies aber, wie bekannt, nicht der Fall ist, so werden im Gegentheile die grössten Anstrengungen gemacht werden müssen, um den englischen, holländischen und deutschen Häfen einen Theil des directen Verkehrs mit Indien u. s. w. zu entwenden.

Bei der Grösse der Capitalien, welche der überseeische Handel mit Baumwolle und Colonialwaaren erfordert, ¹⁾ können vereinzelt Unternehmungen das Ziel, Triest zu einem grossen Emporium zu machen, nicht erreichen; aber auch abgesehen von diesem, den einzelnen Kaufmann vielleicht gar nicht interessirenden Ziele, wird es demselben nicht möglich sein, den Handel so gewinnbringend zu

¹⁾ Eine Ladung von 1200 Tonnen Baumwolle, den englischen Cwt. zum Durchschnittspreis von 93 sh. 4 pence (10 pence das lbs.) gerechnet, hat in Bombay einen Werth von 1.019, 840 fl. ö. W.

betreiben, wie eine grössere Gesellschaft. Es ist wohl nicht nöthig, die Vortheile der Association auf diesem Gebiete näher zu beleuchten; es wird genügen, zu erwähnen, dass bei einem kleineren Handelsbetriebe die Assecuranzkosten höhere sind, weil die Versicherung bei sich selbst unthunlich wird, dass der Credit theurer ist, Verträge mit Transportanstalten, wegen der geringeren Waarenmengen, welche zugesichert werden können, nur unter minder günstigen Bedingungen zu Stande kommen, u. A. m.

Daraus resultirt allerdings, dass nur eine Handelsgesellschaft, welche über ein bedeutendes Capital und grossen Credit verfügt, die unbedingt nothwendige einheitliche Leitung des ganzen Import- und Exporthandels mit Erfolg führen könne, nicht aber auch, dass diese Handelsgesellschaft eine jener Actiengesellschaften sein dürfe, wie sie in Zeiten entstehen, in welchen die Börse-Speculation lebhaft ist: auf den Gründergewinn berechnet, dann einige Jahre mit fingirten Dividenden fortbestehend und endlich zusammenbrechend.

Die bekannte Thatsache, dass langathmige Handelsoperationen, wie sie beim überseeischen Verkehre nothwendig sind, in Oesterreich wegen der schwankenden Valuta und der geringen Bekanntheit unseres Handelsstandes mit denselben, schwieriger mit Gewinn durchzuführen sind, als anderswo, ferner der Hinblick auf den noch mangelhaften Zustand unseres Eisenbahnnetzes und die hohen Tarife und andere Erwägungen dieser Art dürften es auch bewirken, dass die Placirung der Actien einer österreichischen Gesellschaft für den Handel mit Ostindien, den Küstenländern des rothen Meeres, Australien u. s. w. nicht mit Glück vor sich ginge, es sei denn, dass anerkannte Capacitäten in dieser Handelsfache die Leitung in die Hand nähmen.

Es kömmt bei einem derartigen Unternehmen, soll es dauernd Vortheil bringen, so viel auf die genaueste Geschäftskenntniss und gewissenhafte Geschäftsführung an, dass nur die Haftung der Gesellschafter mit ihrem ganzen Vermögen, mindestens aber die Gewissheit, dass die Leitung der Unternehmung in erprobten Händen sei und bleiben werde, eine Gewissheit, welche sich bei reinen Actiengesellschaften nicht herstellen lässt, der Gesellschaft Vertrauen und Credit, d. i. Möglichkeit des Entstehens und des Bestandes schaffen kann.

Wir glauben deshalb, dass in Triest für den überseeischen Handel nur entweder eine Commanditgesellschaft, oder eine Commanditgesellschaft auf Actien im Sinne des §. 173 des Handelsgesetzbuches, oder aber eine bereits mit diesem Handel vertraute Gesellschaft, wie z. B. die holländische Maatschappij, Aussicht auf Gedeihen habe.

Die Errichtung einer Filiale der letzteren Gesellschaft in Triest wäre nach unserer Ansicht in jeder Beziehung vortheilhaft und sollte der Plan hiezu von der Regierung nach Kräften unterstützt werden. Bei der Vertrautheit mit dem Betriebe des Handelsgeschäftes von und nach Indien, welche sich die Maatschappij im Laufe der Zeit erworben hat, wie ihre Blüthe am besten beweist, könnte sie dem österreichischen Handelsstande in diesen fernen Ländern die Wege zeigen und ebnen. Es ist auch nicht dies der Kern der Frage, dass der Geschäftsgewinn der in Triest zu errichtenden Handelsgesellschaft in österreichische Hände gelange, sondern der Vortheil, welcher dadurch für das allgemeine Wohl erreicht werden will, besteht in der Förderung der österreichischen Schifffahrt und Rhederei, in der Rückwirkung, welchen der grossartige Geschäftsbetrieb einer solchen Gesellschaft, sei sie nun eine österreichische oder eine fremde, auf ganz Triest und die übrigen Häfen Oesterreichs üben muss, endlich und hauptsächlich aber in der Steigerung des österreichischen Exportes nach dem Süden und der Rentabilität der dahin zielenden neuen und alten Eisenbahnen.

Die Reminiscenzen an die zu Grunde gegangenen Handelscompagnien des Mittelalters, welche man vielseitig wachruft, um zu beweisen, dass derartige Handelsunternehmungen selten rentabel sind, treffen nicht zu; denn die Handelsgesellschaften des Mittelalters waren auf einer anderen Grundlage, nämlich auf der des Monopols errichtet, und mussten, um dieses gegen die Mitbewerbung anderer Compagnien zu schützen, sowie zum Schutze der Sicherheit der Ansiedler und des Comptoirs eine Kriegsmacht auf den Beinen erhalten, Forts errichten u. s. w. Von dem Ausgange kriegerischer Unternehmungen hing dann auch das Gedeihen der Compagnie ab; jedenfalls aber zehrte das Militärbudget immer am Handelsgewinne.

Der aus unserer veränderlichen Valuta hergeholte Einwurf gegen österreichisch-überseeische Handelsgesellschaften, dass nämlich solche Unternehmungen keine verlässlichen Calcüle aufstellen

können, weil jene Coursschwankungen sich jeder Voraussicht entziehen, welchen die österreichischen Bank- und Staatsnoten gegenüber den Edelmetallen und den Wechslern auf fremde Plätze, namentlich London, während der langen Zeit, die zwischen dem Hinaussenden der Ordre nach Indien und dem Eintreffen der Waare von dort verrinnt, ausgesetzt sind, dieser Einwurf ist leider noch immer begründet, allein bei weitem nicht in dem Masse, wie zu der Zeit, als der Baumwoll- und Colonialwaarenhandel seinen Weg noch ausschliesslich um das Cap nahm und Segelschiffe benützte. Damals dauerte die Abwicklung einer Handelsoperation mit Ostindien circa 9 Monate; künftig werden vom Ordre-Hinaussenden per Bahn bis Brindisi und per Packetboot bis Bombay bis zum Eintreffen der Waare via Suez-Canal kaum 2 Monate vergehen; innerhalb dieser Zeit sind zwar noch immer ziemlich bedeutende Coursschwankungen denkbar, aber so radical, wie dies in 9 Monaten möglich ist, kann sich die ganze politische und commerzielle Weltlage unvorhergesehen nicht ändern.

Obwohl nun auch die Geschäfte einer nach Oesterreich handelnden Filiale der Maatschappy, deren Gründung in Triest wünschenswerth erscheint, den Einflüssen der veränderlichen österreichischen Valuta ausgesetzt bleiben, indem auch sie die Producte Asiens und Afrika's in Gold oder Silber zahlen und zum Theile in Papier verkaufen muss, so würde sie sich doch auch in dieser Beziehung in einer günstigeren Lage befinden, als ein einzelnes österreichisches Handelshaus oder eine neue österreichische Handelsgesellschaft; denn während letztere wahrscheinlich wie bisher für alle überseeischen Importationsartikel in Napoleond'ors oder in £. Sterling zahlbar in London acceptiren und sich daher bei den grössten Londoner Banquiers Credite eröffnen müssten, was hohe Provisionen, Sensariespesen u. s. w. kostet und nur best accredirtten Häusern eingeräumt wird, kann eine Triester Filiale der holländischen Maatschappy vermöge der Verbindung mit ihrer Muttergesellschaft gewiss an solchen Spesen viel sparen.

Eine neue noch unerfahrene österreichische Handelsgesellschaft wird ferner ihr ganzes Augenmerk auf die Anknüpfung von Geschäftsverbindungen mit den wichtigsten Handelsplätzen Egyptens und Indiens richten müssen, wo die Maatschappy solche bereits seit langem besitzt, und wird hier erst nach und nach festen Fuss fassen.

Triest hat aber keine Zeit, auf das Ende der Lehrjahre einer solchen Gesellschaft zu warten; denn wenn nach Eröffnung des Suez-Canales für die Dampfschiffahrt nicht sogleich der Impuls gegeben wird, die für Oesterreich bestimmten Waaren nach Triest zu lenken, so wird sich der Handel an den Weg über Suez nach Marseille, Genua, Venedig, Holland, England oder Norddeutschland gewöhnen und Triest später doppelte Mühe haben, sein Versäumniss nachzuholen.

Aus dem oben angeführten Grunde wird auch nur eine schon auf festen Füßen stehende Handelscompagnie darauf bedacht sein können, directe Handelsbeziehungen mit jenen aufblühenden und stets grössere Wichtigkeit erlangenden Orten, wie Ismailia, Kosseir, Dschedda, Suakim, Massava, Aden, Mascat, Sansibar u. s. w. anzuknüpfen, wo Oesterreichs Exportartikel nicht gleich von Anbeginn gegen die Concurrenz Englands anzukämpfen hätten.

Die wichtigsten Vorkehrungen, welche die Handelscompagnie in Triest zu treffen hätte, beständen in dem Ankauf oder der Errichtung von Waarenhäusern an solchen Plätzen, auf welchen der unmittelbare Uebergang der Waaren vom Schiffe in die Magazine und umgekehrt statthaben kann, kurz in allen Veranstaltungen, wodurch die Platzspesen möglichst verringert würden. Der im Zuge befindliche Hafenbau wird die allgemeinen Vorbedingungen schaffen, unter welchen die Errichtung solcher zweckentsprechenden Magazinanlagen erst möglich ist.

Regelmässige Auctionen in Triest und vielleicht auch in Wien und Pest der in den Waarenhäusern wohl assortirten Colonialwaaren und der Baumwolle werden jene Käufer nach dem neuen Emporium locken, welche ihren Sitz in dem natürlichen Hinterlande Triest's haben, bisher aber ihre Bezüge vom Norden her machten, weil die dortigen Hafenplätze — abgesehen von den Eisenbahnfrachten — in Bezug auf reiche Auswahl und Classification der Qualitäten der sortirten Waaren nach festen Gewohnheiten grössere Vortheile boten als Triest.

Waarendampferlinie zwischen Triest und Bombay.

Dass die Errichtung einer directen Waarendampferlinie zwischen Indien und Triest die erste Vorbedingung der Ausbildung eines lebhafteren directen Handels ist, wird Jedermann einleuchten, da die Verhältnisse des rothen Meeres der Segelschiffahrt höchst

ungünstig sind, ausländische Dampfschiffahrtsgesellschaften aber gewiss keinen Beruf dazu fühlen werden, den directen Verkehr Triest's mit Indien, welcher dem Handel der Mutterländer der betreffenden Dampfschiffahrtsgesellschaft Concurrenz zu machen bestimmt ist, herzustellen.

Die Frage nach der Rentabilität einer directen Waarendampferlinie zwischen Triest und Ostindien hängt auf das engste mit der Frage nach den Rückfrachten von Triest nach Bombay zusammen.

Wenn eine regelmässige Dampferfahrt mittelst dreier, 1500 Gw. Tonnen fassender Schiffe, welche jährlich je vier Reisen, also im Ganzen zwölf Reisen von Triest nach Bombay und zurück machen würden, einzurichten getrachtet wird, so muss für das Vorhandensein von Rückfrachten im Gesamtgewichte von mindestens 12000 Tonnen oder 240000 Ctr. gesorgt werden, wenn die Schiffahrtunternehmung nicht passiv sein oder einer Unterstützung von Seite des Staates bedürfen soll.

Eine Steigerung des Exportes österreichischer Halbfabricate und Industrieerzeugnisse in der angegebenen Quantität nach jenen Ländern gehört zwar durchaus nicht in das Bereich des Unmöglichen, ist aber doch für die allernächsten Jahre noch nicht zu erwarten.

Die zu errichtende Handelsgesellschaft wird deshalb auch darauf ihr Augenmerk richten müssen, Exportartikel der angrenzenden Länder des deutschen Zollvereines und der Schweiz zur Ausfuhr über Triest zu bringen. Hinsichtlich der zu exportirenden Fabricate, bei denen die Frachtspesen auf die Möglichkeit der Concurrenz keinen so grossen Einfluss nehmen, wie bei einigen der aus Indien zu importirenden, Rohproducte wird es leichter sein, das Hinterland Triest's zu erweitern und einen grösseren Theil des Zollvereines darein einzubeziehen, als bezüglich der Einfuhr und des Absatzes der ostindischen Erzeugnisse; die Demarcationslinien des Triester Hinterlandes werden für den Export mehrumfassende sein, als für den Import.

Aus den vielen, über die Concurrenzfähigkeit österreichischer Erzeugnisse in Indien und den Ländern am rothen Meere eingeholten Consular- und Informationsberichten lassen sich die Artikel österreichischer Production entnehmen, deren Absatz in jenen Ländern mit Vortheil geschehen könnte.

Nach Britisch-Indien könnten einige Specialitäten der österr. Baumwoll- und Schafwoll-Industrie, wie: türkisch Rothgarn, Printed Goods, Army Cloth, Medium Cloth, Merinos, Goldbrocat, dann Stahl, Eisen, Kupferbeschläge, Messing, ferner Zinkplatten, Schrott, Wein, Bier, Mehl, Butter, Schiffszwieback, Esswaaren für Schiffe, Stearinkerzen, Golddraht, Wanduhren, Glas (namentlich gläserne Glocken für Leuchter), Halbseidenwaaren, Tischler- und Seilerwaaren, Steinmetzarbeiten, Porzellanwaaren und wohlverpackte Zündhölzchen;

nach Aegypten und den Hafenplätzen im rothen Meere: Mehl, ungarische Weine, Bier, Kartoffel, seidene und halbseidene Kopftücher, Papier, Cigarren (namentlich Virginias), Zündhölzchen in Blechschachteln, Stearinkerzen — gehen.

Es würde vielleicht zur Consolidirung des österreichischen Exportes nach Indien etc. beitragen, wenn die zu errichtende Handelscompagnie alle von ihr dorthin versendeten preiswürdigen Waaren mit einer an der Waare selbst oder an der Emballage angebrachten Marke versehen würde. Diese Massregel würde die österr. Waaren in jenen Ländern dem Consumenten kenntlich machen, und, wenn die Handelscompagnie bedacht ist, nur wahrhaft concurrenzfähige Artikel mit ihrer Marke zu versehen, die Nachfrage nach dieser Marke vermehren.

Ueber die Quantitäten, in welchen diese österreichischen Artikel in den Ländern am Suez-Canal und jenseits desselben abgesetzt werden und künftig abgesetzt werden könnten, liegen keine hinreichend verlässlichen Angaben vor, es wird in letzterer Beziehung das meiste von der Rührigkeit der Agenten der Handelscompagnie abhängen. Unter Anderem käme auch der Artikel Eis, in welchem bis jetzt die Amerikaner den Platz von Bombay beherrschen und jährlich 70000 Ctr. importiren, in Erwägung zu ziehen, wenn durch den Bau der Predilbahn der Raiblsee bei Tarvis in Kärnthen dem Meere nahe gerückt wird.

Die specifisch österreichischen Exportartikel, unter denen sich nur wenige Massengüter befinden, werden zwar in den ersten Jahren nicht hinreichen, die Schiffe einer Dampferlinie zwischen Ostindien und Triest mit den nöthigen Rückfrachten zu versehen; allein die Grenzen jenes Gebietes, aus welchem mit Vortheil über Triest exportirt werden kann, werden für viele Artikel so weit gegen Norden

vorgerückt sein, ja für die meisten (werthvolleren) Waaren ganz Deutschland umfassen, und die deutsche Industrie steht der englischen, welche bisher den indischen Markt beherrscht, vielfach so ebenbürtig zur Seite, dass man nicht daran zweifeln kann, dass den von Triest nach Indien abgehenden Waarendampfern in Ermanglung österreichischer Ausfuhrgüter auch in der allernächsten Zeit schon stets eine hinlängliche Masse deutscher Exportgüter als Fracht zur Verfügung stehen wird.

Die Errichtung einer solchen Dampferlinie ist übrigens eine so unerlässliche Vorbedingung der Entwicklung des directen Handels mit Ostindien, dass, wenn ihre Einrichtung durchaus nur unter der Bedingung einer Subvention möglich sein sollte, was aber nach dem Gesagten nicht wahrscheinlich ist, selbst diese Subvention vom praktischen Standpunkte befürwortet werden könnte.

Die Subvention einer Dampferlinie für den Waarentransport ist gewiss vom principiellen Standpunkte eine volkswirtschaftlich verkehrte Massregel, weil sie die freie Concurrenz auf der für Alle bestehenden und von der Natur unentgeltlich dargebotenen Wasserstrasse aufhebt; es kann aus diesem Grunde auch eine Analogie mit den Eisenbahnen zu Gunsten der Subvention oder Zinsengarantie nicht geltend gemacht werden.

Allein unter den besonderen Verhältnissen dieses Falles schiene sie dennoch gerathen, weil ein geringeres Uebel für die Gesamtheit, als die Verzichtleistung auf den directen Verkehr mit den, nunmehr Oesterreich ganz speciell näher gerückten Ländern Asiens. Eine freie Concurrenz österreichischer Dampfschiffahrts-Unternehmungen zur See existirt gar nicht; der österreichische Lloyd besitzt de facto das Monopol der Seedampfschiffahrt Oesterreichs; dazu kömmt, dass um die Errichtung der fraglichen Dampferlinie ohne Subvention eine mehrfache Bewerbung bisher nicht stattgefunden hat und auch kaum stattfinden wird, und darum durch die Subventionirung dieser Fahrten, sei es, dass der Lloyd sich zu denselben bereit erklärte, sei es, dass eine eigene austro-indische Schiffahrtsgesellschaft entsteht, eine Concurrenz auch nicht hintangehalten wird. Mit dem Eintreten des Zeitpunktes der Rentabilität dieser Linie hätte aber auch die staatliche Unterstützung aufzuhören.

Mit dieser Dampfschiffahrts-Unternehmung nun hätte die Handelscompagnie, falls sie nicht selbst Eigenthümerin der Schiffe

ist, in ein Vertragsverhältniss zu treten, wodurch ihren Gütern die Aufnahme und Verfrachtung in erster Linie gesichert würde. Gleiche Verträge wie bezüglich des Seetransportes hätte die Handelscompagnie auch mit den österreichischen Eisenbahnen abzuschliessen, um sich die Anwendung jener Tarifsätze zu sichern, bei welchen allein eine Concurrenz Triest's mit Hamburg oder Amsterdam etc. möglich ist.

Résumé.

Ein kurzer Rückblick auf den Gegenstand dieser Bemerkungen lässt mich den Inhalt derselben kurz dahin zusammenfassen:

Die Entwicklung eines lebhaften directen Handels zwischen Triest und Ostindien ist möglich, wenn

1. rühmlich bekannte Triester und andere Firmen zur Gründung einer Commanditgesellschaft für den directen österreichisch-indischen Handel zusammentreten, oder was noch vorzuziehen, eine Filiale der holländischen Maatschappij in Triest errichtet wird;

2. eine directe Waarendampferlinie zwischen Triest und Ostindien, wenn nicht anders möglich, auch durch Subvention von Seite des Staates ins Leben gerufen wird;

3. das österr. Eisenbahnnetz in der besprochenen Weise erweitert wird, und die Frachttarife der alten und neuen Bahnen so weit ermässigt werden, dass die Grenzpunkte des als das natürliche Hinterland Triest's bezeichneten Gebietes von Triest aus eben so billig erreicht werden können, als von concurrirenden Häfen her; für die Ausdehnung der Handelsbeziehungen Triest's über diese Grenzen hinaus ist dann bereits durch den Gewinn, welchen der kürzere Transport zur See nach Triest dem Handel bietet, je nach dem Werthe der Waare gesorgt.

Schliesslich möge es noch gestattet sein, eines hochwichtigen Momentes zu erwähnen, das zum Ansporn dienen muss, kein Opfer für zu gross zu erachten, wenn es sich um die Hebung der maritimen und commerziellen Zukunft Triest's handelt, — des politischen.

Jene Partei, welche die schönere Zukunft Triest's im Anschlusse an Italien erblickt, wird am besten dadurch bei der eigenen Bevölkerung discreditirt, wenn sich der Handel Triest's durch die grös-

sere Entwicklung des Verkehres mit dem österreichischen und deutschen Hinterlande zu einem blühenden gestaltet; dann wird es auch den Kurzsichtigsten klar werden, dass die staatliche Verbindung Triest's mit Italien für den Wohlstand dieser Stadt gänzlich werthlos wäre, ja mehr noch, dass die Vereinigung mit Italien und die Lostrennung vom österreichischen Hinterlande der sichere Ruin Triest ist. Oesterreich andererseits aber müsste seine letzte Kraft daran setzen, sich Triest zu erhalten; denn vom Mittelmeere verdrängt, ist es aus der Reihe der Grossstaaten gestrichen.

Darum ist es Sache der österr. Regierung, sowie jedes einsichtigen Patrioten, die Mittel, welche zur Hebung des Verkehres zwischen der österreichischen Küste am adriatischen Meere und dem Hinterlande derselben zweckdienlich sind, nicht uur zu erkennen, sondern auch ernstlich zu wollen.

TMW-Bibliothek



0070961 3

TMW-Bibl

35.616