

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1884

214 (9.9.1884)

Zur Frage der Dampfer-Subventionen.

Die Eingabe der Handelskammer zu Kiel an den Reichskanzler in dessen Eigenschaft als preussischer Handelsminister in Angelegenheit der Unterstützung von Postdampfern aus Reichsmitteln beleuchtet diese Frage in ganz vortrefflicher Weise. Wir lassen nachstehend den Inhalt derselben folgen:

Norddeutschland war in seinen Ausfuhrbeziehungen nach China, Australien u. s. w. seit jeher wesentlich auf englische Schiffszugänge angewiesen. Ganz naturgemäß konnte dabei eine gewisse Abhängigkeit der deutschen Industrie von England gar nicht ausbleiben. Das Ausland bestimmte einseitig die Frachtraten; die fremde Beschiebung bewirkte aus naheliegenden Gründen den Durchgang der Waaren durch die Hand fremder Kommissionäre, Speditoren und Agenten am Abgangsort und eventuell auch am Bestimmungsplatze. Hiermit hängt, viel näher wie der erste Anschein ergeben mag, die Thatsache zusammen, daß deutsche Produkte guter Qualität im Auslande unter fremder Marke verkauft worden sind. Deutschland wird unseres Erachtens es niemals vermögen, diesem Unwesen ganz ein Ende zu machen, so lange die englische Vermittlung in so weitem Umfange eine nothwendige Voraussetzung für die Zufuhr der deutschen Produkte auf den auswärtigen Markt bleibt. Der indirekte Verstand erschwert auch die pünktliche Lieferung der Waaren. Es ist erklärlich, daß bei Expeditionen über England im Falle eines übergroßen Andranges von Gütern dort nicht die einheimischen, sondern die schon der so viel geringeren Quantität wegen für die Reederei weniger in's Gewicht fallenden fremden Waaren einseitig zu verkaufen werden. Vielleicht entstehen dadurch nicht selten die Beschwerden über unpünktliche Lieferung, die manchmal deutschen Exporteuren gegenüber erhoben werden.

Noch auf eins ist aufmerksam zu machen. Gelegentlich der Umladung der Waaren am Abgangsorte der Dampfer — in englischen Häfen unter Umständen auch schon durch eine eventuelle Deffnung der Koffi zwecks zollamtlicher Untersuchung — werden viel zu leicht nicht nur die Kisten u. s. w. ramponirt, sondern es ist auch der Inhalt derselben, die Waare selbst, der Gefahr der Beschädigung sehr ausgesetzt, einer Gefahr, die weder die englischen noch französischen Produkte in gleichem Maße trifft. Die gerade in ostasiatischen und australischen Verichten oft gehörten Klagen über ungenügende Verpackung deutscher Waaren, die nach dem fernem Auslande gehen, sind zweifellos vielfach auf diesen Umstand zurückzuführen.

Bei Dampfschiff-Expeditionen von deutschen Nordseehäfen nach Ostasien und Australien, wie wir solche seit mehreren Jahren besitzen, die unter direkter Beförderung wenigstens 60—70 Tage in Anspruch nehmen, würde es durchaus naheliegend sein, daß die von London aus einzunehmenden englischen Waaren mittelst der so vielfach vorhandenen raschen und billigen Schiffszugänge nach Hamburg oder Bremen behufs der weiteren Verladung gesandt würden. Wenn das trotzdem nicht geschieht, vielmehr die auf den überseeischen Verkehr berechneten Dampfer selbst behufs Einnahme der Waaren England anlaufen müssen, so kann der Grund nur darin liegen, daß die englischen Vershiffer nicht in deutschen Häfen die vorhin besprochene Umladung und die damit verknüpften Nachtheile wollen — soweit sie nicht (was jedenfalls nicht in Abrede gestellt werden kann) schon aus nationalen Beweggründen die Benutzung der deutschen Vermittlung über Hamburg oder Bremen vermahnen.

Die eben gedachten, seit neuerer Zeit bestehenden deutschen Dampfschiff-Linien laufen nun freilich einzelne der Plätze an, die auch von den seitens der Reichsregierung in Aussicht genommenen Verbindungen berührt werden mögen. Ohne dem Ver-

dienste jener Unternehmungen zu nahe zu treten, dürfen wir aber doch wohl sagen, daß dieselben keineswegs voll und ganz dem hier in Frage kommenden Bedürfnisse entsprechen. Sie genügen nicht, wo es sich um schnelle, an bestimmte Termine gebundene Lieferungen handelt, und eben dies ist ein Punkt, der im kommerziellen Leben mehr und mehr an Bedeutung gewinnt. Deutschland bleibt also nach wie vor gerade mit dem wichtigsten Theile seiner wirtschaftlichen Interessen nach den mehrgenannten Ländern hin auf das Ausland angewiesen. Deutschland bleibt durch seine jetzigen Schiffe vor allem davon ausgeschlossen, sich jemals an dem eigentlichen Postverkehr im eigenen wie im fremden Interesse zu betheiligen, was aus Gründen, die Seine Excellenz der Staatssekretär des Reichs-Postamts so treffend dargelegt hat, sehr beklagenswerth erscheint.

Eine solche Abhängigkeit Deutschlands vom Auslande entspricht nicht unsern wirtschaftlichen Interessen; sie ist jedoch in erster Linie aus nationalen und internationalen Rücksichten unzulässig und unhaltbar — und dies um so mehr, als die Abhängigkeit vorzugsweise zwei Staaten gegenüber besteht, die sehr leicht der Gefahr ausgesetzt sind, mit fremden Völkern eben in jenen Welttheilen, vielleicht auch untereinander, in Konflikt zu kommen. Gerade die Gegenwart bietet hier ja vielfache Lehren. Es läßt sich gar nicht vermeiden, daß unter solchen Eventualitäten auch Deutschland in eine unter Umständen verhängnisvolle Mitleidenschaft gezogen wird.

Wie gesagt, werden die neuen Postdampfer-Linien einen ganz speziellen Theil des Verkehrs an sich ziehen, wesentlich einen solchen, der heute vorwiegend den in regelmäßiger Fahrt befindlichen (d. h. den fremden) Postschiffen, nicht aber den gewöhnlichen (deutschen) Frachtdampfern zufällt. Esen deshalb glauben wir nicht, daß ein ungünstiger Einfluß auf die bestehenden deutschen Linien in dem von gewisser Seite befürchteten Maße sich geltend machen wird. Es mag ja sein, daß zunächst und vorübergehend ein Bruchtheil des Verkehrs derselben auf die neue Linie übergeht, dafür aber steht ein Ersatz in anderer Richtung sicher zu erwarten. Ist der Verkehr mit dem Osten, sowie mit Australien doch einer unendlichen Ausdehnung fähig! Hier (in Australien, Neuseeland u. s. w.) nimmt Produktion und Konsumtion mit jedem Jahre zu, dort (in China, Japan, Korea u. s. w.) öffnen sich immer mehr die Thore, um dem europäischen Markte Zutritt zu gewähren. Wonniglich sich nach einzelnen Gegenden hin der deutsche Absatz im Laufe des letzten Jahrzehntes vergrößert haben mag, so ist das doch immer nur ein Anfang, ein Anfang, der, unter Zuhilfenahme aller Kräfte, ausgebaut und erweitert werden muß. Die neuen Postdampfer werden hierbei den bestehenden Linien ganz gewiß nicht das Terrain abgraben, eine erdrückende Konkurrenz bereiten, vielmehr ihnen eine kräftige Stütze bieten. Man wird sich gegenseitig ergänzen, sehr zum Vortheile beider. Die Wirkung einer Verbesserung des Transportwesens an diesem Orte kann keine andere sein wie diejenige einer neu anzulegenden Eisenbahn auf dem Festlande: was den feitherrigen Verkehrsinteressen in der einen Richtung abgeht, fällt ihnen in anderer Beziehung wieder zu. Aber sollte deshalb, weil der Uebergang sich bisweilen mit gewissen Schwierigkeiten und Unzuträglichkeiten für einzelne vollzieht, von jedem Vorwärtsgange abgesehen werden?

Das Beispiel Englands und Frankreichs in Sachen der Errichtung subventionirter Post-Dampfschiff-Linien legt uns noch aus einem andern nationalen Grunde die Pflicht auf, den gleichen, an sich durch die Erfahrung vollständig bewährten Weg einzuschlagen. Von einer privaten Unternehmung kann nicht erwartet werden, daß sie sich den durch hohe staatliche Unterstützungen getragenen fremden Schiffen in Leistungsfähigkeit, Einrichtungen u. s. w. an die Seite stellt. Sie wird dies nie erreichen und

es ergibt sich deshalb die Frage, ob wir in diesem Stücke hinter dem Auslande zurückbleiben wollen oder nicht.

Die Schöpfung der geplanten Dampfschiff-Linien wird auch unsern Schiffbau zugute kommen, da die deutsche Reederei sich zur Zeit nicht im Besitze der für die vorliegenden Zwecke erforderlichen Dampfschiff-Flottille befindet. Wenn es sich hier nun um die Neuanlage eines sehr bedeutenden Kapitals handelt, so läßt sich daraus zweifellos ein neubelebendes Moment für jenen wichtigen Gewerbezweig, der gerade augenblicklich unter der Unquast der Konjunktur leidet, erwarten.

Das Interesse der kaiserlichen Marine an der Inbetriebsetzung schnellsegelnder, vorwiegend auch auf den Personenverkehr berechneter deutscher Dampfschiffe in regelmäßige Fahrten nach Ostasien und Australien (wobin alljährlich Ablösungskommandos zu bringen und woher auch solche zu holen sind) wollen wir nicht erörtern; wohl aber muß betont werden, daß solche Verbindungen nach den Hauptstationen unserer Flotte für Gewerbe- und Geschäftstreibende, welche Lieferungen für jene übernommen haben, von hervorragender Wichtigkeit erscheinen. Damit wird die Möglichkeit gewonnen, den Bedarf der im Auslande befindlichen Marinegeschiffe an Bekleidungs- und Ausrüstungsgegenständen, Lebensmitteln u. s. w. in steigendem Maße aus dem Vaterlande zu decken. Sollte hierdurch nicht auch den Wünschen der Marineverwaltung gedient sein?

Für die Prosperität der deutschen Post-Dampfschiffe fällt in's Gewicht, daß ihnen nicht nur der auf sie entfallende Theil des deutschen Passagier-, Post- und Frachverkehrs, sondern zugleich ein Antheil an dem fremden Verkehr nach und von den überseeischen Ländern, soweit solcher ebenso vorthellhaft den Weg über Deutschland als über England, Frankreich u. s. w. nehmen kann, gesichert sein wird.

Was nun jedoch den Vortheil an sich betrifft, den die Errichtung direkter Post-Dampfschiff-Linien nach den verschiedensten Richtungen in Aussicht stellt, so läßt sich derselbe von niemandem im voraus ziffermäßig berechnen; das aber dürfen wir bestimmen lassen, daß nachtheilige Folgen aus diesem Unternehmen — wenn überhaupt — nur in ganz geringem Maße zu befürchten sind, daß dagegen ein der ganzen deutschen Volkswirtschaft direkt und indirekt zum großen Segen gereicher Nutzen erwartet werden kann. Insbesondere erhoffen wir neben allen vorhin hervorgehobenen Konsequenzen eine günstige Rückwirkung auf die zu vlegenden kolonialpolitischen Bestrebungen Deutschlands, — wenn man die neuen deutschen Post-Dampfschiff-Linien nicht geradezu als die Basis einer fruchtbareren Weiterentwicklung derselben ansehen will.

Wir fassen die im Vorstehenden niedergelegten Gesichtspunkte kurz zusammen:

Für das Zustandekommen direkter Post-Dampfschiff-Linien zwischen Deutschland einerseits und Ostasien, sowie Australien andererseits fallen in's Gewicht: a. die Rücksicht auf die Pflege und Förderung unserer Absatzverhältnisse mit jenen Ländern, b. die Rücksicht auf die postalischen Interessen, c. die Rücksicht auf eine Förderung des deutschen Schiffbaues, d. die Rücksicht endlich auf die Unterstützung der kolonialpolitischen Bestrebungen Deutschlands.

Verschiedenes.

— London, 3. Sept. (In Preston) starb am 2. d. im 91. Lebensjahre Joseph Livesey, der Gründer des Teetotalismus, d. h. des Systems der Enthaltensamkeit von dem Genuß alkoholischer Getränke. Am 1. September 1832 entwarf Livesey das erste Enthaltensamkeitsgesetz, das von ihm und sechs anderen Bürgern von Preston unterzeichnet wurde. Später gründete er Nüchternkeitsvereine in verschiedenen Theilen des Königreiches und betheiligte sich in hervorragender Weise an der Agitation gegen die Kornsteuere.

Durch Scheeren und Brandung.

(Fortsetzung.)

Mannigfache Empfindungen erfüllten das Mutterherz in dieser Stunde. Weit, weit hinein in die Zukunft träumte sie sich. Würde es ihrer Thuid ergeben, wie sie es ihr so innig wünschte? Würde sie eines angesehenen Mannes Frau werden, eine geachtete und glückliche Mutter — Mutter eines Sohnes, den sie selbst so oft sich gewünscht, aber niemals das Glück zu besitzen gehabt hatte? — eines Sohnes, der klug und gelehrt und hochachtet werden würde, ein Gottesmann auf der Kanzel, wie — wie ihr geliebter Vater Sira Biddwar es in früheren Tagen gewesen war?

Gottschalk hatte auch seine Gedanken. Er dachte jedoch nicht so weit in die Zukunft hinein, er sagte nur mehrere Male zu sich selbst, indem seine rothgeränderten Augen auf seinem Augenstein ruhten:

„Warte nur, ich werde schon, noch ehe der Tag zu Ende ist, auch dir, mein Kind, die Freude vergelten, die du in allen deinen Tagen und am meisten heute mir verschafft hast.“

Was er damit gemeint hatte, bekam Thuid später zu wissen; denn als er einige Stunden nach der Heimkehr allein mit der Tochter in der Badstube saß, nachdem man ein gutes Mittagsmahl genossen und Wilborg gerade herabgegangen war, um alle Bewohner zu einer außerordentlichen Tasse Kaffee zur Feier des Tages zusammenzurufen, rückte er ihr plötzlich eine schwere Rolle in die Hand mit folgenden Worten:

„Dies sollst du haben, du sollst es zu deinem eigenen Vergnügen verbrauchen, wenn du einmal nach dem Kauforte kommst, mein liebes Kind!“

Die Rolle enthielt zehn der richtigen, guten alten Silberpezies, auf denen König Christians VII. Name sich befand. Jedesmal, wenn er einen solchen unter dem Gelde für Kohlen erhalten, hatte er ihn bei Seite gelegt, jetzt kam die Anwendung, worauf er sich seit mehreren Jahren gefreut hatte.

Thuid hatte Thränen in den Augen, mehr über die Freude, die sie bei dem Vater in diesem Augenblicke entdeckte, als über das Vergnügen, das sie selbst fühlte, indem sie in Besitz so vielen Geldes kam.

Später hatte Wilborg eine lange Unterredung mit ihr, in welcher es zum ersten Male zur Sprache kam, was die Eltern mit ihr im Sinne hatten, und daß die Vorbereitung zur Abreise unmittelbar nach dem Altargange am nächsten Sonntag getroffen werden sollte, da nicht mehr als zwei Wochen übrig seien, um nach dem Kauforte hinabzureisen und dort Einkäufe zu machen. Eine solche Reise würde natürlich ein paar Wochen in Anspruch nehmen, besonders da man den langen Umweg zu Simon auf Fogerli

machen wollte, und Gottschalk mußte um jeden Preis zu Hause sein, bevor die Heuernte begann.

Die Ruhe, womit Thuid diese Mittheilung anhörte, erweckte in hohem Grade die Vermunderung der Mutter. Sie hatte Einwendungen erwartet, und nun kam nicht eine einzige; sie gewahrte sogar ein Lächeln in den Wangen des Mädchens, als der Besuch auf Fogerli berührt wurde. Fiel es ihr so leicht, sich von ihnen zu trennen? Sie war noch niemals von ihrem Heim fern gewesen, — war es ihr denn eine so gleichgültige Sache, für lange Zeit alles zu verlassen, alles, das bisher gleichsam in ihrer Seele festgewurzelt zu sein schien?

Wieder eines jener Räthsel, bei welchen das Mutterherz oft in nachdenkendem Zweifel verweilen mußte. Die Antwort sollte sie an einem Juniabend, am Abend vor dem Tage der Abreise, erhalten.

Gottschalk war draußen beschäftigt, die Säutel, Säcke, Stride und andere Dinge zu unteruchen, welche zu den Packpferden nöthig waren, damit alles in Ordnung und an seinem Plage sei, wenn es beim nächsten Tagesraunen gebraucht werden sollte.

Er hatte übrigens seine Bedenken gehabt, die er auch Wilborg mittheilte, die bei ihm stand und ihm zuschaute. Thuid's Reispferd war nämlich auf einem Fuß lahm, so daß es nicht gebraucht werden konnte, und nun hatte er kein anderes Pferd für sie als die Stute, die kürzlich ein Füllen bekommen hatte. — War es rathsam, diese Stute zu nehmen, welche jetzt, namentlich anfangs, genau mit sich selbst und ihrer Nachkommenschaft zu thun hatte? — War es passend für wohlhabende Leute, daß ihre Tochter auf einem Pferde ritt, das noch ein Füllen nährte? — Gottschalk war auch ein wenig abergläubisch — und er sprach deshalb mit Wilborg, ob sie jetzt vielleicht der Meinung sei, daß Thuid gar nicht das Heim verlassen sollte?

Sein Herz sprach im Grunde heimlich dafür, weil gerade ihr Pferd jetzt lahm geworden sei, so daß man es zurücklassen müsse. Aber Wilborg, die nur zu gut wußte, wie ihm eigentlich zu Muthe war, entwarf ihm auf jedem einzelnen Punkte. Es sei zum Wohle der Tochter, und daher müßten auch die Eltern sich den Umständen zu fügen wissen.

Aber trotz der Entschlossenheit, womit sie die Bedenken ihres Mannes zu beseitigen suchte, sah die gute Frau doch selbst sehr ernst und nachdenkend aus. Da kam Thuid selbst über die Weideplätze herbei; sie kam von dem erkrankten Lavaström, wo sie die meiste Zeit dieses Nachmittags auf dem moosbedeckten Ramm einer Reihe von Lava-woagen, die sich so hoch erhoben, daß man von deren Spitze eine weite Aussicht nach allen Seiten genoss, gesessen hatte. Das lange Verweilen auf dem ihr liebgewordenen Platz war

nicht geeignet, ihr Munterkeit für die Stunde der Trennung einzufößen. Das sah die Mutter schon aus der Entfernung an dem gesenkten Haupte und in dem ganzen finstern Ausdruck, den ihr Gesicht angenommen hatte. Als sie näher kam, war es sogar deutlich zu sehen, daß sie geweint hatte. Nur zu bald wurde Thuid's Betrübnis ihr zur Gewißheit, denn mit einem unaufhaltsamen Schluchzen schlang das Kind den Arm um den Hals der Mutter, indem es sprach:

„Ich weiß nicht, wie mir zu Muthe ist, ich vermag mich von hier nicht zu trennen! Ich komme niemals wieder, ich komme niemals wieder!“

Gottschalk trippelte umher wie ein krankes Thun und hatte die größte Lust, ihr zuzurufen: „So bleibe, wo du bist, mein einziges Lamm!“ aber ein Blick aus Wilborg's Augen brachte ihn zur Besinnung und er überließ es ihr ruhig, diese Schwierigkeit zu überwinden, wie sie es bei so vielen andern Gelegenheiten vor diesem Tage gethan hatte.

Es gelang auch nach und nach der klugen Mutter, durch ihre milden und maßvollen Worte Thuid zur Vernunft zu bringen. Sie sagte ihr, daß es zu ihrem wahren Wohle geschehe, daß es für ihre Eltern eben so schwer sei, sie zu lassen, wie für sie, ihr Heim zu verlassen; daß es ja aber keine Reise in ein fremdes Land sei, sondern zu Freunden und Verwandten, die sie auf den Händen tragen würden u. s. w. — Alles dies hörte Thuid mit an und manche Thräne wurde auf ihrer Wangen getropft, während der Kopf an der Mutter Brust ruhte.

Der Hund erhob sich von seinem Plage und schaute in die Gegend hinaus — es war ein herrlicher Sonnenuntergang, wie er außer in dem gesegneten Süden nur im höchsten Norden wieder gefunden wird: weiche, strahlende Sonnenwolken lagerten sich gleich schwellenden Rissen am Horizont; die Haide und der erkaltete Lavaström umhüllten sich mit Purpurglanz und die fernen schneebedeckten Felsenspitzen erschienen in feinen Nuancen, worin das Weiß der Eile mit dem dunkeln Roth der Spacinthe und dem leuchtenden gedämpften Blau des Weichens wechselte; im Grafe glänzte und strahlte die gelbe Blume der Ranunkel, und der kleine melancholische Brachvogel sang in das unaussprechlich herrliche Bild der Heimath hinein — da überkam sie wieder das schmerzliche Gefühl der Trennung, — da strömten die Thränen auf's neue, da fügte sie Worte zu den Tönen des Vogels hinzu:

„Ich komme niemals wieder — ich komme niemals wieder!“

Mancher schöne, diesem ähnliche Sommerabend sollte in späterer Zeit das theure Bild in Thuid's Seele wieder zurückrufen und es sollte wieder und wider klingen:

„Ich komme niemals wieder — ich komme nie zurück!“ (Fortsetzung folgt.)

