

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Zeitung. 1784-1933 1913**

297 (30.10.1913) 2. Blatt



### Reisebilder aus dem größeren Griechenland.

II. (Vgl. Nr. 290 d. „Karlsruh. Ztg.“)

Jannina in Epirus, Ende Oktober.

Wenn früher hinten weit in der Türkei die Völker aufeinander schlugen, so konnte, wie der Bürger in Goethes „Faust“ ganz richtig sagt, der unbeteiligte Bürger im übrigen Europa ruhig sein Leben weiterführen, denn er wußte, daß für die allgemein menschliche Kultur so gut wie nichts dabei herauskam.

Die beiden letzten Balkankriege haben uns anderes gelehrt: diesmal hat es wirklich gelohnt zu kämpfen, denn diesmal wird etwas dabei herauskommen sein, was sich weit über die Grenzen des Balkans hinaus, bis in die bescheidenen Heime solcher Völker, die nur eine dunkle Vorstellung von den Verhältnissen auf dem Balkan haben, sehr bald deutlich fühlbar machen wird. Ich greife ein Beispiel heraus, das für jeden Leser verständlich ist: den neuen großen Verkehrsweg aus Nord- und Mitteleuropa nach dem nahen und dem ferneren Morgenlande, die große Eisenbahnstraße Berlin—Wien—Budapest—Belgrad—Nis—Varissa—Athen und von hier weiter nach Alexandria, Suez und Indien. Man werfe einen Blick auf die Eisenbahnkarte und man sieht, daß die griechischen Eisenbahnen ihre Schuldigkeit schon längst getan haben: es gibt eine durchgehende Linie von Athen über Theben, Thessaloniki, Larissa genau bis an die frühere türkische Grenze. Von hier nach Veria, dem nächsten Anschlußpunkt der Querbahn von Monastir nach Saloniki, klafft eine Lücke von etwa 60 Kilometern, die trotz allen Bemühungen Griechenlands nicht ausgefüllt werden konnte. Hier sehen wir eine gerechtfertigte Nemesis: aus Jah nach Jah hatte die türkische Regierung seit mehr als zehn Jahren verabsäumt, das Stückchen zwischen Veria und griechischer Landesgrenze bauen zu lassen, hatte sich selbst dadurch wirtschaftlich schwer geschädigt, ja selbst strategisch einen gewaltigen Fehler begangen. Jetzt braucht Griechenland niemand mehr um Erlaubnis zur Vollendung seiner durchgehenden Eisenbahnverbindung nach Serbien zu bitten, sondern kann die ganze Lücke auf eigenem Grund und Boden für den Weltverkehr ausfüllen. In einem Jahr von heute wird man vielleicht sogar in einem durchgehenden Wagen in zweieinhalb Tagen von Berlin nach Athen fahren, und das südliche Griechenland wird mit seinen neueroberten nördlichen Provinzen in unmittelbare Eisenbahnverbindung gebracht werden. Man wird in höchstens 12 Stunden von Athen nach Saloniki fahren und hier den sofortigen Anschluß über Serres und Drama nach Adrianopel und Konstantinopel finden. Die wirtschaftlichen Vorteile für Nord- und Südgr Griechenland liegen auf der Hand; die strategischen bestehen darin, daß sich in Zukunft die Mobilmachung und der Aufmarsch des griechischen Heeres gegen Bulgarien und die Türkei gleichzeitig auf dem Land- wie auf dem Seewege vollziehen kann.

Für den zukünftigen Fremdenverkehr nach Griechenland wird die Vollendung der ferbisch-griechischen Eisenbahnlinie von den segensreichsten Folgen begleitet sein. Bisher war Griechenland nur auf zwei oder drei Hauptseewegen zu erreichen: über Brindisi nach Korfu und dann abermals zur See nach Patras; ferner über Triest und allenfalls über Saloniki. Es gibt aber zahllose Reisende, die sich vor jeder Seefahrt fürchten und sich lieber zwei und mehr Tage im Eisenbahnwagen durchrütteln lassen, und für diese Gattung von Reisenden wird demnächst auch gesorgt sein. Was aber ein lebhafter Fremdenverkehr für ein so herrliches Land wie Hellas bedeutet, das lehrt uns Italien mit seinen auf mehr als 300 Millionen Franken geschätzten Einnahmen allein aus dem Fremdenverkehr. Ganz sicher wäre das frühere Goldaufgeld, das jedem älteren Reisenden noch in angenehmer Erinnerung ist, für Italien nicht verschwunden ohne den regelmäßigen Goldzufluß aus dem Auslande durch die Hände der Italiener. In Griechenland fließt diese für die Kultur der Gegenwart immer wichtiger werdende Goldquelle erst seit kaum einem Menschenalter und nur in einem gar dünnen Aderchen. In dessen zu meinem nicht geringen und vom Standpunkte des persönlichen Eigentums nicht sehr angenehmen Erstaunen habe ich auf dieser meiner fünften Reise durchs Land erfahren müssen, daß es mit dem Goldaufgelde in Griechenland — glücklicherweise oder leider — vollkommen zu Ende ist. Trotzdem jetzt doch schon mehr als ein volles Jahr dauernden Kriegszustande gilt ein goldenes Zwanzigfrankenstück nur 20 Drachmen, während ich mich noch mit gemischten Gefühlen jener Zeit, es war kurz nach dem Kriege von 1897, erinnere, als man für einen Napoleon 33 Drachmen bekam. In neuester Zeit steht die griechische Banknote sogar um eine Kleinigkeit höher als das Gold, ein Zustand, den sich kein Mensch früher hätte träumen lassen.

Obenan unter den Ergebnissen der zwei letzten Balkankriege für die an Griechenland gefallenen Türkenländer steht das, was mir einer der befreiten Bauern in Nordepirus mit den Worten bezeichnete: Früher mußten wir unser Recht vom Pascha oder Bey mit schwerem Gelde erkaufen und waren

des Rechtes nicht sicher, wenn unser Gegner dem Pascha oder Bey mehr zahlte; jetzt bekommen wir unser Recht von unsern eigenen Richtern ohne andere Geldopfer als die gesetzlichen. Abstrakt ausgedrückt: seit der Besitzergreifung von Südbalkanien, Mazedonien und Thrazien, nicht zu vergessen die Inseln, ist mit einem Schläge die vollkommene Sicherheit alles öffentlichen Lebens eingetreten. Was für Zustände unter den Türken, mehr noch unter den mit den Türken im Bunde stehenden Albanesen geherrscht haben, dafür ein paar Beispiele aus den von mir schon erwähnten Bezirken von Santi, Quaranta und der Chimarra. Mit Sonnenuntergang hörte früher jeder Verkehr auf Straßen und Wegen einfach auf; niemand wagte sich vor die Tür seines Hauses, niemand konnte ein Stück Vieh während der Nacht auf der Weide lassen. Jeder Pferdebesitzer z. B., der sein Tier nicht mit Sicherheit am hellen Tage oder gar zur Nachtzeit gerannt sehen wollte, zahlte an einen der von den Türken geschützten albanesischen Bandenführer jährlich für jedes Pferd einen Goldmedschidie: Die Unsicherheit war so groß, daß selbst der eiserne Geldschrank nicht den geringsten Schutz bot; mir hat der bedeutendste Großhändler in Santi Quaranta, der schon damalige und jetzige Bürgermeister berichtet, daß mindestens einmal im Jahr albanesische Bandenführer in sein Haus eindrangen, gleichviel zu welcher Tageszeit, und mit dem Dolch oder dem Revolver in der Hand die Herausgabe des Schranckschlüssels erzwangen. Von den bei ihm aufgestapelten Waren wurde nichts geraubt, denn die Wegsperre war unbequem und der Wert des Raubes gering. Die albanesischen Mitbürger gingen aufs Ganze, raubten nur Gold oder Banknoten und gaben sich nicht mit Kleinigkeiten ab. Selbst der, natürlich mit schwerem Geld erkaufte Schutz des türkischen Beys wirkte in solchen Fällen gar nicht. Die Agenturen des österreichischen Lloyd's und der italienischen Dampfergesellschaften nahmen Wertsendungen erst kurz vor dem Eintreffen ihrer Dampfer an, weigerten sich, sie schon am Tage zuvor anzunehmen, weil auch in ihren eisernen Schränken Geld und Geldeswert über Nacht nicht sicher war. Man hat niemals gewagt, in Santi Quaranta eine Unterstellung irgend einer Bank, auch nicht der Osmanischen, zu errichten, und selbst in Jannina, am Sitz eines Provinzpaschas und eines Korpskommandanten, hat die Zweigstelle der Osmanischen Bank, die jetzt unter griechischen Schutz unbehelligt weiter arbeitet, fast nur zur vorübergehenden Aufbewahrung der Gelder für die Beamten und Soldaten gedient.

Alles dies hat sich wie durch einen Zauberstab vom Tage des Einmarsches der griechischen Truppen vollkommen geändert. Unbedingte Sicherheit für Gut und Leben, zuverlässiger Schutz gegen jede Gewalttat, das ist die große Eroberung, die durch die letzten Kriege in diese von jeher rechtlosen Länder eingezogen ist. Mehr als vierhundert Jahre haben die Türken in Albanien und Mazedonien geherrscht; sie sind vertrieben worden, und mit Grausen sieht der Besucher dieser von der Natur so reich begnadeten Länder, was jene zur wahren Staatenbildung nahezu gleich den Zigeunern unfähige Nation „geschaffen“ hat. So gut wie nichts oder höchstens das zur Behauptung ihrer Herrschaft Unerläßliche. In Jannina, einer ansehnlichen Mittelstadt mit 40 000 Einwohnern, gibt es nicht ein einziges Kulturgebäude, das von den Türken errichtet wurde. Das Gymnasium, das Krankenhaus, die Bürgermeisterei, das Gerichtsgebäude — alles sind Schöpfungen der griechischen Bevölkerung. Selbst die Festungswerke und die Kasernen bieten das jedem Kenner der Türkei bekannte Bild von Verlorenheit.

In ganz Albanien gab es bis zum jüngst erreichten Einzuge der Griechen nur ein paar rein strategische Landstraßen, z. B. die von Santi Quaranta und von Brevesa nach Jannina; aber alle in einem Zustande, daß von irgend welchem Schnellverkehr keine Rede war. Sogleich nach der Besitzergreifung hat die griechische Regierung die Hauptlandstraßen in einen so ausgezeichneten Zustand versetzen lassen, daß man jetzt überall mit starken, schnellen Kraftwagen verkehren kann. Trotz dem Hochgebirgscharakter Albanien's, der die Wagenführer zur größten Vorsicht zwingt, bin ich in wenig mehr als 4 Stunden nach Jannina gelangt, was für eine Gebirgsstraße von 115 Kilometern aller Ehren wert ist. Ich bin nach Sonnenuntergang aufgebrochen und habe die ganze Strecke im nächtlichen Dunkel zurückgelegt. Was diese Dinge für eine einmalige Provinz der Türkei bedeuten, das begreift vollständig nur der Landeskundige.

Selbstverständlich gibt es in dieser türkischen Provinzhauptstadt Jannina weder eine Gasanstalt noch elektrisches Licht, und gar an den Fernsprecher war vordem nicht zu denken. Über ein kleines wird Jannina elektrisch beleuchtet sein, und schon heute wird die Telegrafenleitung zu Ferngesprächen benutzt. Das Postwesen arbeitet mit der erfreulichen Zuverlässigkeit, die jedem Griechenlandreisenden wohlbekannt ist, und was früher unmöglich war, besteht schon seit einigen Monaten, wie im alten Königreich Griechenland: ein sehr billiger, glatt vor sich gehender Paketverkehr, der sich bis in die entlegensten Dörfer erstreckt.

Die Seele all dieses neuen segensreichen Lebens ist der Statthalter Bografos, ein früherer Minister des Auswärtigen Griechenlands, ein ungewöhnlich gebildeter Mann, der mir offen bekant hat, daß ihm nichts so unangenehm sei wie das Bekleiden eines öffentlichen Amtes. Auf den Ruf des Vaterlandes hat er sich sogleich aus München, seinem dauernden Wohnsitz hierher begeben, wo ihm die ungeheure Aufgabe gestellt ward, ein großes Stück wiedergewonnener griechischer Erde aus dem Schlamm und Wust jahrhundertalter Barbarei in den Kreis der gefitteten Völkergemeinschaft einzuführen. Er und alle ihm unterstellten Beamten arbeiten mit einem Pflichtgefühl, einer Aufopferung und Begeisterung, die des höchsten Lobes wert sind, und die deutlichen Spuren ihres Wirkens begegnen uns schon jetzt auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens. E. duard Engel.

### Praktische Rechtspflege.

**R.V. Der Unterhalt der geschiedenen Frau.** Eine große Rolle spielt in Ehecheidungsstreitigkeiten die Frage, wer für den schuldigen Teil erklärt wird. Ist im Urteil eine Schuldigerklärung ausgesprochen, so sind zwar die persönlichen Beziehungen der Eheleute mit dessen Rechtskraft aufgehoben, die vermögensrechtlichen bestehen aber weiter. Der § 1578 Abs. 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs bestimmt, daß der allein für schuldig erklärte Mann der geschiedenen Frau den standesgemäßen Unterhalt insoweit zu gewähren hat, als sie ihn nicht aus den Einkünften ihres Vermögens und, sofern nach den Verhältnissen, in denen die Ehegatten gelebt haben, aus dem Ertrage ihrer Arbeit beitreten kann. Darin ist gleichzeitig ausgesprochen, daß die arbeitsfähige Frau nicht die Hände in den Schoß legen, sondern ihren Kräften und Verhältnissen entsprechend sich betätigen und einen Erwerb suchen muß. Das Reichsgericht hat sich kürzlich mit der Frage befaßt, wie es sich mit dem Arbeitsverdienst der Frau eines wohlhabenden badi'schen Bauern verhält. Sie war vor ihrer Heirat einige Zeitlang als Diensthilfe tätig gewesen. Das Reichsgericht entschied, daß sie nicht gehalten sei, wieder als Diensthilfe in Stellung zu gehen. Zugunsten wäre ihr nur eine angemessene, ihren früheren Verhältnissen während der Ehe entsprechende Erwerbsstellung, z. B. eine Stellung als wirkliche Haushaltsführerin mit wesentlich leitender Tätigkeit, nicht bloß untergeordneter größter Art. Eine geschiedene Bauersfrau braucht sich nicht auf jede Art land- oder hauswirtschaftlichen Arbeit verweisen zu lassen.

**R.V. Verzugszinsen.** Es gibt zwei Arten von Zinsen, nämlich die vereinbarten und die gesetzlichen. Wieviel Zinsen vereinbart werden, unterliegt dem Ermessen der Beteiligten, es darf nur kein Wucher begangen werden. Am häufigsten werden Zinsen für ein gegebenes Darlehen vereinbart; ist eine Vereinbarung nicht getroffen, so kann der Gläubiger Zinsen nicht verlangen. Gesetzliche Zinsen sind in denjenigen Fällen zu zahlen, in denen das Gesetz es vorschreibt. Der häufigste Fall ist der Verzug, also das Ausbleiben der Leistung infolge eines Verschuldens des Zahlungspflichtigen (§ 288). Gesetzliche Zinsen sind hiernach von dem Tage ab zu entrichten, an welchem die Schuld fällig war, aber von dem Schuldner wegen eines Umstandes, den er zu vertreten hatte, nicht bezahlt wurde. Liegt höhere Gewalt vor, so tritt kein Verzug ein, z. B. wenn der das Geld überbringende Bote unterwegs beraubt wird.

Die Höhe der gesetzlichen Zinsen ist bei beiderseitigen Handelsgeschäften gemäß § 352 des Handelsgesetzbuchs 5 v. H. für das Jahr, in allen übrigen Fällen gemäß § 288 des Bürgerlichen Gesetzbuchs 4 v. H. für das Jahr.

Eine Änderung dieser Sätze ist von mehreren Handelskammern angestrebt worden; der § 288 des BGB. sollte dahin geändert werden, daß eine Geldschuld während des Verzuges in Höhe des Lombardzinsfußes der Reichsbank, mindestens aber mit 4 v. H. zu verzinsen sei. Der Deutsche Handelsrat hat sich bisher diesen Bestrebungen gegenüber ablehnend verhalten.

**RV. Der Kraftwagenführer ohne Führerschein.** Als vor einigen Jahren die Kraftwagen mit ihrer ungewohnten Geschwindigkeit anfangen, die Straßen in Stadt und Land zu beherrschen und Menschen und Tiere in Schrecken zu setzen, ereigneten sich zahlreiche Unglücksfälle; in Berlin wurde zu jener Zeit beinahe täglich ein Mensch totgefahren. Der Gesetzgeber wurde dadurch gezwungen, sehr scharfe Maßregeln zu ergreifen. Am 3. Mai 1909 erging das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, welches genaue Verkehrsregeln enthält und die Haftpflicht bei Schadenszufügungen regelt. Dazu hat der Bundesrat eine Verordnung vom 3. Februar 1910 erlassen. Der § 24 Ziffer 1 des Gesetzes droht demjenigen Geldstrafe bis zu 300 Mark oder Gefängnis bis zu zwei Monaten an, der ein Kraftfahrzeug führt, ohne einen Führerschein zu besitzen. Dazu bestimmt der § 15 der Bundesratsverordnung, daß der Führer den Führerschein bei Benutzung des Fahrzeuges auf öffentlichen Wegen und Plätzen bei sich zu führen und auf Verlangen den zuständigen Beamten vorzuzeigen hat. Bisher ist es freilich gewesen, ob die Strafe nur dann zu verhängen ist, wenn der Führer keinen Schein erteilt erhalten hat, oder auch dann, wenn er ihn zwar erteilt erhalten, aber verloren hat oder wenn er ihm sonst abhandeln gekommen ist. Das Kammergericht hat kürzlich entschieden, daß auch der zweite Fall unter die Strafbestimmung gehört. In § 24 Ziffer 1 heißt es: „... ohne einen Führerschein zu besitzen.“ Besitzen heißt sprachlich und rechtlich: die tatsächliche Gewalt über eine Sache zu haben. Wer den Führerschein verloren hat, der hat die tatsächliche Gewalt über ihn nicht mehr, hat also aufgehört, ihn zu besitzen. Allerdings hat die Reichstagskommission über diese Vorschrift eine andere Ansicht gehabt, das ist aber ohne Bedeutung. Durch das Erfordernis des Führerscheins sollen ungeeignete Personen vom Führen der Kraftfahrzeuge ferngehalten, die Aufsicht über die Führer soll erleichtert werden. Deshalb wird nach § 21 des Gesetzes und § 15 der Bundesratsverordnung schon derjenige bestraft, der seinen Schein nicht bei sich führt. Besitzt aber jemand überhaupt keinen Schein, so soll er ebenso bestraft werden, wie jemand, dem ein Schein nicht erteilt ist, der also zum Führen von Kraftfahrzeugen keine Erlaubnis hat.



