



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Der Weg nach Indien durch das Euphratthal. 1.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Der Weg nach Indien durch das Cyphratthal.

1.

Die Versuche der Engländer, eine directe Verbindungslinie mit ihren indischen Besitzungen herzustellen, ziehen die Aufmerksamkeit in immer höherem Grade auf sich. Bekanntlich communicirte Großbritannien vor dem Jahre 1840 mit Ostindien nur auf dem Seewege um das Cap der guten Hoffnung. Die Reise dauerte durchschnittlich 100 Tage. Damals wurde zuerst die Verbindung durch die Landenge von Suez hergestellt. Man segelte beim Cap St. Vincent vorüber, durch die Meerenge von Gibraltar in das mittelländische Meer, und so ging es weiter über die ägyptisch-arabische Landenge, durch das rothe Meer um die Südspitze von Arabien herum in den indischen Ocean nach Bombay oder bei Ceylon vorüber nach Kalkutta. Kurz darauf wurde der Umweg um die pyrenäische Halbinsel durch die directe Verbindung zu Lande zwischen Calais und Marseille beseitigt. Die neuesten Versuche, die Ueberlandspost auf dem noch directeren Wege über Triest zu führen, sind in frischer Erinnerung.

Alle diese Veränderungen der indischen Route konnten zwar für England von großer Wichtigkeit sein, ein allgemeines europäisches Interesse knüpfte sich indeß an dieselben nicht, weder ein Interesse des Handels, noch der Civilisation. Die Handelsverbindungen zwischen Asien und Europa konnten dadurch nicht wesentlich erweitert werden, solange die Waaren durch Lastthiere auf dem beschwerlichsten Wege über die Landenge von Suez geschafft werden mußten. Die Richtung des Welt Handels wurde demnach auch nicht im mindesten verändert, der Waarenzug zwischen Indien und Europa bewegte sich nach wie vor auf dem weiten Wege um das Cap. Die Civilisation konnte nichts gewinnen, da keine neuen, bisher von der Strömung des Handelsverkehrs abgelegnen Gegenden durchschnitten wurden. Die Landenge von Suez und die Küste des rothen Meeres waren keine Localitäten, auf welchen die neue Verkehrslinie zahlreiche Bevölkerungen ansammeln und ein neues Culturleben eröffnen konnte. Ein Einfluß auf den Zug des

Handels kann nur hervortreten, wenn die Eisenbahn auf der Landenge hergestellt ist; die Culturausbreitung auf dem europäisch-asiatischen Continent würde auch dann noch nicht erheblich gewinnen. Es würden bisher unberührte Territorien nicht in den Welthandel hineingezogen, und der Colonisation und Civilisation erschlossen werden.

Die indische Route hat jetzt zwei große Stationen, deren eine von London bis Alexandria, die andere von hier bis Bombay reicht. Alle Abkürzungen des Begees wurden bis jetzt auf der erstgenannten Strecke gesucht. Was hier überhaupt zu erreichen war, solange die andere Strecke unverändert bleibt, ist jetzt erreicht. Wenn das Eisenbahnetz zwischen Ostende und Triest geschlossen ist, so wird die Route auf diesem Wege nach dem adriatischen Meere die kürzeste sein, d. h. fast eine gerade Linie bilden und die Strecke bis Alexandria wird sich dann überhaupt nicht weiter abkürzen lassen.

Das neueste Project, auf welches die Times schon vor einiger Zeit aufmerksam machte, ist bekanntlich darauf gerichtet, die zweite große Strecke der indischen Route, die Fahrt um die Südspitze von Arabien bei Aden vorüber durch eine möglichst gerade Linie zu ersetzen. Für die Verbindung Großbritanniens mit seinen indischen Besitzungen bietet die vorgeschlagene Route nicht bloß den Vortheil der geringeren Entfernung, sondern auch den zweiten fast noch wichtigeren, daß nämlich die Landverbindung an die Stelle der Wasserverbindung auf der weitesten Seestrecke der gegenwärtigen indischen Route treten, die Schnelligkeit der Communication ungemein steigen würde. Es ist eine jetzt wol kaum noch bezweifelte Thatsache, daß seit der Erfindung der Locomotive der Verkehr zu Lande mehr und mehr den Vorsprung vor dem Seeverkehr gewinnt. In fast allen Fällen, wo die Locomotive mit dem Dampfschiff in Concurrenz tritt, gewinnt jene das Uebergewicht, obwol das letztere wegen der Verschiedenheit der zu transportirenden Gegenstände und der nicht immer obwaltenden Nothwendigkeit eines möglichst raschen Transports nicht ganz entbehrlich gemacht wird. Weniger klar scheint es vielen zu sein, wach einen bedeutenden Einfluß die Revolution, welche dadurch im Communicationswesen herbeigeführt wird, früher oder später auf den Handelsverkehr, auf die Richtungen des Welthandels der Natur der Dinge nach ausüben muß, einen Einfluß, vielleicht großartiger wie derjenige war, den einst die Erfindung des Compasses, die den Seeverkehr zur Regel, den Landhandel zur Ausnahme und zum Nothbehelf machte, auf den Zug des Welthandels und der Civilisationsbewegung ausübte. Die Entdeckung Amerikas war nicht bloß unmöglich ohne den Compaß, es war die directe und nothwendige Folge seiner Erfindung. Wenn wir hören, wieweit sich die Portugiesen bei ihren Fahrten nach der afrikanischen Westküste auf die hohe See hinauswagten, und doch keine andre Richtschnur als die Sonne und die Sterne zur Verfügung hatten, so erscheint es als eine Nothwendigkeit, die auch eingetreten wäre, wenn

nie ein Columbus gelebt hätte, daß, nachdem einmal das Mittel gefunden war, bei hellem wie bei bedecktem Himmel eine und dieselbe Richtung einzuhalten, auch der Versuch gemacht wurde, weiter nach Westen vorzudringen, um das alte Land der Fabel, die Atlantis aufzusuchen oder den geraden Weg nach Indien zu finden. Die Veränderungen, welche der Welthandel dadurch erlitt, sowie die Folgen, welche daraus für die Culturentwicklung der Menschheit entsprangen, sind bekannt. Der Handel wandte sein Angesicht von Osten nach Westen. Die blühenden Handelsrepubliken des mittelländischen Meeres geriethen in Verfall, seitdem die Producte Indiens nicht mehr über Alexandria und Arabien, sondern auf dem Seewege um die Südspitze von Afrika herum bezogen wurden. Der Schwerpunkt der europäischen Civilisation, der früher ohne Zweifel im europäischen Süden gelegen hatte, rückte nach Westen. Während die commercielle und politische Macht der Holländer und Engländer in riesenhaften Dimensionen zunahm, verarmten die Gestade des mittelländischen Meeres und der größte Theil des von dem europäischen Civilisationsleben nicht mehr so lebhaft berührten Orients sank in die alte Erstarrung zurück.

Außer dieser Veränderung ging indeß noch eine andre vor sich, auf welche in der Regel weniger Gewicht gelegt wird, die indeß grade für das commercielle und politische Leben Deutschlands sehr verhängnißvoll wurde, eine Veränderung, welche wie die eben geschilderte nothwendig eintreten mußte, in dem Maße als das geflügelte Roß der Meere an die Stelle des Lastthiers und des Stromfahrzeuges trat. Das Culturleben zog sich aus den Mittelpunkten des Continents mehr nach den Küstländern hin. Das war die schönste Zeit in Deutschlands Geschichte, als der europäisch-asiatische Handel sich noch die Donau entlang, durch das südliche Deutschland über Bulgarien und Byzanz nach Alexandria und Trapezunt bewegte, als der Landhandel noch die Concurrenz mit der beschwerlichen Küstenschiffahrt — denn alle Schiffahrt war damals Küstenschiffahrt — des mittelländischen Meeres aushalten konnte, als die Verbindung des westlichen Europas mit Byzanz, dem Mittelpunkte des europäisch-asiatischen Handels, auf zwei gleich lebhaft besuchten Wegen über Venedig oder über Wien unterhalten wurde.

Die großartige Revolution im Verkehrsleben, welche eintrat, als die Seeschiffahrt über den Landhandel siegte, ist ein Vorbild dessen, was zu erwarten ist, wenn die Sache sich wieder umkehrt, wenn das Seeschiff, welches das langsame Lastthier besiegt, seinerseits der Locomotive unterliegt, und der Landtransport auf dem unermesslichen Territorium von der Halbinsel Malakka bis Calais und Amsterdam wieder das Uebergewicht erlangt.

Nichts Geringeres ist es, was das Project des Herrn J. B. Thompson, die indische Route von Triest ab nicht nach den Mündungen des Nils, sondern nach der des Drontes und von hier in möglichst gerader Linie nach Bombay zu führen,

in Aussicht stellt. Ist nämlich diese Richtung einmal eingeschlagen, so knüpft sich daran weiter das Project, die Seeverbindung zwischen Triest und Syrien durch die kürzere Landverbindung mittelst einer Eisenbahnlinie, welche quer durch die Donaufürstenthümer über Konstantinopel und den Bosphorus nach dem Euphrat führen würde, zu ersetzen.

Gehe wir das Project selbst näher betrachten, mögen noch einige Bemerkungen zur Ergänzung dessen, was bereits über die Wichtigkeit des Projects für den Handelsverkehr und die Civilisation gesagt worden ist, vorangehen.

Der Zug des europäischen Handels geht jetzt ohne Zweifel überwiegend nach Westen. Der Verkehr mit der neuen Welt ist ein Lebensbedürfnis für Europa geworden. Von allen Rohstoffen und Consumtibilien welche wir verbrauchen, liefert Amerika die größten Massen.

Die Civilisation schreitet von Osten nach Westen — das ist eine bis zur Trivialität wiederholte Phrase, welche durch den bisherigen Verlauf der Geschichte allerdings bestätigt wird, jedoch als ein ganz räumliches Gesetz mit dem inneren Wesen des Civilisationsprocesses in keinem Zusammenhange steht.

Der Zug des europäischen Handels geht allerdings nach Westen, weil bei dem bisherigen Zustand des Communicationswesens das Meer verband, während das Land entferntere Gegenden trennte, und dem Handel folgte die Civilisation. Die ersten Sitze der Civilisation waren im Mittelpunkte die größten und zusammenhängendsten unter den fünf Ländermassen, die wir Welttheile nennen. Der Handel war damals ausschließlich Landhandel, Karavanenhandel, die Civilisation wanderte nach Europa, dem Lande der Buchten und Meeresinschnitte, als die Schiffahrt zuerst in ihrer unvollkommensten Gestalt als Küstenschiffahrt auftrat, die Civilisation breitete sich allmählig über zwei Welttheile vom Bosphorus bis nach Californien aus, als die Schiffahrt sich zur Seeschiffahrt erhob, und bei jeder dieser Veränderungen begann eine neue Periode der Weltgeschichte. Wird alles bleiben wie es ist, wenn die Rollen wieder wechseln, wenn das Land besser verbindet wie das Meer, die Entfernung vom Mittelpunkte des europäischen Continents, wir wollen sagen, von Leipzig, Berlin, Augsburg, Wien nach Bufforah und Bombay in derselben Zeit zurückgelegt wird, wie die Reise nach New-York oder Rio de Janeiro? Hinter den reichen indischen Territorien liegt der fünfte Welttheil, der im raschen Aufschwunge selbst Amerika zu übertreffen beginnt und die fruchtbaren, früher dicht bevölkerten, doch jetzt zum Theil verödeten Länder zwischen dem mittelländischen Meere und dem persischen Meerbusen werden die Verbindungslinie zwischen Europa und dem indisch-austral-asiatischen Archipelagus sein. Ist es so sicher, daß man auch dann wird behaupten können, der europäische Handel geht nach Westen, der Lauf der Civilisation geht von Osten nach Westen? Wir werden uns niemals von Amerika entfernen, um uns nach Asien zu wenden. Doch wir werden nach beiden Seiten zugleich schauen und dies wird ein uner-

meßlicher Gewinn sein. Die bisherige fast ausschließliche Richtung des europäischen Handels nach dem Westen hat die besten Säfte und Kräfte der alten Welt nach den äußersten Endpunkten des Westen und Nordwesten hingeleitet. Dabei ist das südliche und östliche Europa fast in Erstarrung gesunken. Wenn wir umherblicken, von den Ostseeprovinzen bis nach dem Golf von Genua, von Danzig über Nürnberg und Augsburg bis nach Florenz und Venedig, wie viel Bilder vergangener Größe und gesunkenen Wohlstandes! Aus dieser Einseitigkeit werden wir heraustreten, alte, halbverstorbene Keime werden wieder aufleben, wenn der Handel, seine Thätigkeit mit ungeschwächter Kraft nach Osten und nach Westen zugleich zu richten vermag, und in den Binnenländern wird sich wieder ein reges Leben entfalten, wenn der Zug des Verkehrs, statt auf großen Umwegen zu Wasser die Verbindung der Länder zu bewirken, quer durch den Continent geht.

Es ist eine merkwürdige und folgenreiche Erscheinung, welche noch nicht die verdiente Aufmerksamkeit gefunden hat, daß in den Productionsverhältnissen der Erde eine bedeutende Veränderung seit zwei Jahrzehnten beginnt. Der Antheil Asiens und noch mehr der des indisch-austral-asiatischen Archipelagus an der Gesamtproduction ist in rapider Steigerung begriffen. In den britischen und holländischen Colonien des indischen Oceans, die durch eine engberzige Colonialpolitik so sehr im Fortschritte gehemmt werden, zeigt sich ein Aufschwung der Production für den Welthandel, der sich selbst in Amerika nicht nachweisen läßt, und der ungemein großartige Resultate verspricht, wenn früher oder später die Aufhebung der holländischen und britischen Handelscompagnien und ihrer Monopole eintritt. Von dem für den Welthandel wichtigsten Erzeugniß der Colonien, dem Zucker, erzeugte in den Jahren 1828 bis 1830 nach Macculloch Amerika für die Ausfuhr 453,000 Tons oder 89 Pct., Asien 55,000 Tons oder 11 Pct. Die Handelsberichte des Jahres 1854 schätzten die Production zu 25,350,000 Ctr., wovon schon 5,700,000 Ctr. oder 22½ Pct. auf Asien fielen. Der zweitwichtigste Artikel ist die Baumwolle. Die asiatische Production ist hier mindestens hinter der amerikanischen nicht zurückgeblieben. Das Gesammtzeugniß schätzte man gegen Ende der 20er Jahre zu 1,300,000 Ballen, jetzt mögen es 2,800,000 Ballen sein. Der Antheil Asiens mit Einschluß von Aegypten belief sich früher auf 170,000 Ballen, und beträgt jetzt durchschnittlich 400,000 Ballen. Von den 222 Millionen Pfd. Kaffee, die in den Jahren 1829 bis 1831 nach Europa kamen, erzeugte nach Macculloch Asien 66 Millionen Pfund, wovon nur 16 Millionen auf Arabien fielen, Amerika 153 Millionen Pfd., die Insel Bourbon 3 Millionen Pfd. Jetzt beträgt die Gesamtproduction durchschnittlich 5½ Millionen Centner, wovon 1,800,000 Ctr. auf Asien fallen. Der Antheil der asiatischen Production belief sich demnach in den letzten 20er Jahren auf weniger als 30 Pct., und beträgt jetzt nahe an 33 Pct. An Reis führten die britischen Be-

sungen in Ostindien in der Mitte der 30er Jahre durchschnittlich nur 200,000 Cwts. nach England, jetzt sind es gewöhnlich 900,000 Cwts.

Der steigende Antheil Asiens an den für den Welthandel wichtigsten Producten Amerikas liefert indeß keinen genauen Maßstab für den Fortschritt der asiatischen Production, besonders wenn wir Australien, das vom Standpunkte des Welthandels wesentlich als zu Asien gehörig betrachtet werden muß, mit berücksichtigen. Ostindien und Australien haben seit den ersten Jahrzehnten des laufenden Jahrhunderts mehre sehr wichtige neue Handelsartikel, oder wenigstens solche, die früher nur in unbedeutenden Quantitäten daher bezogen werden konnten, geliefert. Wir führen nur einige an. Die Ausfuhr Ostindiens nach Großbritannien betrug an Hanf 1833 34,008 Cwts., 1849 360,163 Cwts.; Sago 1833 7665 Cwts., 1849 83,540 Cwts.; Leinsaat 1833 2163 Bushels, jetzt in einigermaßen guten Jahren 200,000 Bushels; Seide 1833 989,619 Cwts., 1849 1,804,327 Cwts.; Seidenwaaren 1833 298,350 Stk., 1849 511,130 St., Rum 1833 27 Gallonen, jetzt durchschnittlich 800,000 Gallonen; Schafwolle 1833 3721 Pfd. (engl.) in den letzten Jahren durchschnittlich 5 Millionen Pfd. Diese beispiellos rasche Steigerung der Ausfuhr ist ohne Zweifel der liberaleren Colonialpolitik der Neuzeit zuzuschreiben. Dieselbe berechtigt noch viel Größeres zu erwarten, wenn die indischen Besitzungen sich einst zu derselben Stellung erheben werden, in welcher die übrigen britischen Colonien sich schon lange dem Mutterlande gegenüber befinden. Auch hat Asien den Vortheil, daß die einheimische Bevölkerung, wenigstens in Indien, Persien, China, auch in Japan, ganz außerordentliche technische Fertigkeiten besitzt, und sich trefflich für industrielle Arbeiten qualificirt. Der Orientale scheint sogar in viel höherem Grade zu Handarbeiten brauchbar wie der Europäer. Wer die Modelle von den Spinn- und Webvorrichtungen gesehen hat, mit denen der indische und persische Weber die kostbarsten Arbeiten zu Stande bringt, der muß den Orientalen ohne Zweifel die Priorität auf dem Gebiete der rein mechanischen Thätigkeiten zusprechen. Und in der That entspricht dies ganz der geistigen Natur des Orientalen. Ihm ist eine gewisse Stabilität und die Unterordnung unter einen fremden Willen Bedürfnis. Er bewegt sich gern in einem fortwährenden Einerlei und macht sich gern zum Werkzeug der Gedanken anderer. Während der Europäer als Glied des großen Uhrwerks einer Gewebefabrik, nicht schlechter, aber auch nicht viel besser als die eisernen Walzen und Räder, die ihn umgeben, in seiner ganzen Thätigkeit sich auf eine gewisse, sich fortdauernd wiederholende Bewegung der Arme und Beine beschränkt, und in geistige Verstumpfung zurücksinkt, findet hier der Orientale sein Lebenselement. Er ermüdet nicht, wenn er mit den unvollkommensten Werkzeugen durch die angestrengteste Sorgfalt und fortdauernde, vollkommen gleichmäßige Wiederholung derselben Bewegungen die feinsten Arbeiten zu vollbringen hat. Der Europäer verlangt Abwechslung und geistige Selbstthätigkeit. Seine

vorwärts strebende Natur empört sich ebenso sehr gegen das Einerlei, als gegen die blinde, mechanische Ausführung des fremden Gedankens, der das Muster des Gewebes entworfen. Wenn schon jetzt der persische Shawl ein Erzeugniß ist, dessen Vollkommenheit die europäische Industrie bisher nicht zu erreichen vermochte, wenn die Mouffeline von Dacca, die feinen Schleierspigen, die Gold- und Silberstickereien auf Sammet, Seide und Cashemir, welche die indische Abtheilung im Glaspalast zeigte, einzig in ihrer Art waren, was haben wir zu erwarten, wenn der Zug des asiatisch-europäischen Handels mitten durch Vorderasien geführt, wenn es den europäischen Fabrikanten und Capitalisten möglich gemacht wird, die Kunstfertigkeit des persischen Webers auszubeuten! Ist es so ganz unwahrscheinlich, daß Asien, reich an Erzeugnissen der Natur wie der Industrie, dann dem europäischen Kaufmann als gleichberechtigter Concurrent Amerikas, dessen Ausfuhr noch lange im wesentlichen auf Rohstoffe und Verzehrungsobjecte beschränkt sein wird, gegenübertritt?

Wie dem immer sein mag, der Antheil Asiens an der Production der Erde ist im Steigen begriffen — das ist eine Thatsache, die sich nicht ableugnen läßt, und der zweite Welttheil gewinnt an Bedeutung für den Welthandel. Dies ist Grund genug, die Versuche, welche zur Herstellung einer näheren und lebhafteren Verbindung mit Europa gemacht werden, mit aller Aufmerksamkeit zu verfolgen.

Die politischen Zustände in den Niederlanden.

2.

Was das Ministerium Thorbecke theils wirklich ausgeführt, theils wenigstens projectirt und angebahnt hat, mag ein Blick auf die legislatorische Thätigkeit der beiden letzten Sessionen, die seinem Sturze vorangingen, zeigen. Der mit Belgien im Jahre 1831 geschlossene Handelsvertrag sollte am 1. Januar 1832 ins Leben treten, ward aber von der niederländischen ersten Kammer nicht genehmigt, weil dieselbe in einigen von der belgischen Regierung gemachten Ausführungsbestimmungen eine Verletzung der niederländischen Interessen zu sehen glaubte; es trat deshalb der Handelsvertrag erst mehre Monate später in Kraft, nachdem die Bedenken der ersten Kammer erledigt waren.

Am 27. Januar 1832 trat die zweite Kammer zusammen und blieb mit einer kurzen Unterbrechung bis zum 2. April vereinigt, in welcher Sitzung, außer den Gesetzen von untergeordneter und speciell niederländischer Bedeutung, in Folge von Gesetzesvorlagen zwei der wichtigsten niederländischen Staatsfragen zu einer langen und resultatreichen Berathung in der zweiten und zum Theil auch in der ersten Kammer kamen, nämlich die über das Verhältniß der Regierung zur