



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Venedig und Triest.

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

des bevorstehenden Lemberger Landtags gehen die östliche Hälfte der österreichisch-ungarischen Monarchie, nicht weniger als die westliche an. Bieten die Feindschaft der Ruthenen und die Zwiespältigkeit der Polen auch genügende Bürgschaft gegen eine ernste Gefährdung des dualistischen Systems von dieser Seite, so würden der Sieg der polnischen Demokratie und der Austritt der Galizier dem Reichstage, dem Ministerium doch höchst unwillkommen sein, — schon wegen ihrer Wirkung auf die Tschechen.

Venedig und Triest.

Eine Parallele zwischen Venedig und Triest als Seehandelsplätzen kann nur zu Gunsten der letzteren Stadt ausfallen, die der Gegenwart in demselben Maße sicher zu sein scheint, wie jene die Größe und Herrlichkeit vergangener Zeiten vertritt. Wie verschwinden die paar Schiffe, die man von der Piazzetta aus oder am Rido sieht, gegen den Mastenwald, der Triest's langen Hafenkai vom Bahnhof bis zum Leuchtturm säumt! In Triest kann man selbst am Sonntage nicht spazierengehen, ohne auf Schritt und Tritt die Spuren schwunghaften überseeischen Geschäfts wahrzunehmen. Venedig hingegen enthüllt selbst dem Forschenden die Geheimnisse seines Handels nicht. Statt des Tergesteums, wo die Zeitungen des ganzen Orients eifrige Leser finden, Handelsdepeschen jede Mauerecke bedecken, und zu jeder Stunde des Tages Geschäfte abgeschlossen werden, hat es den Marcus-Platz, der nur einem holden Müßiggange gewidmet ist. Die berühmte alte Frage, was es auf dem Rialto Neues gebe, kann nicht mehr erklingen, seit diese vornehmste aller Brücken dem gemeinen Wochenmarktsverkehr überlassen ist. Die Schylocks von heute handeln mit alten Kleidern, und die Antonios und Bassanios treiben Pachtgelder von festländischen Ländereien ein oder sitzen über unfruchtbar daliegenden Säcken mit Zechinen.

Sehr wenige der alten Geschlechter Venedigs existiren bekanntlich noch in einem Reste des einstigen Glanzes und Lebensgenusses. Das letzte Jahrhundert der Republik, während dessen ihre Stadt war, was jetzt Paris ist, der Sammelplatz des fashionablen und vergnügungssüchtigen Europa, hat die meisten jener fürstlichen Vermögen aufgesogen, welche früher lange Jahrhunderte zusammengehäuft hatten. Die Paläste am Canale Grande stehen öde und in einem kläglichen Verfall, wenn nicht etwa eine Tänzerin, wie die Taglionti, die zu sparen verstanden hat, oder eine vertriebene Dynastie, gleich

der bourbonischen, sich ihrer erbarmt, weil sie sich am wohlsten fühlt unter Ruinen. Was noch vorhanden ist von den Tributen Cyperns und der Morea oder von den Ueberschüssen des Monopolhandels zwischen Abendland und Morgenland, liegt entweder im Landbesitz fest oder steckt nach Bauernart in alten Truhen. Der heutige Nobile scheint sogar gut zu thun, wenn er mit dem glücklich geretteten Capital der Ahnen nicht nach modernem Zinsenerwerb geht. Dieser und jener, der sich zur Betheiligung an irgend einer Speculation hatte verleiten lassen, ist übel angekommen. Es geht ihnen selbst jenes bescheidene Maß von Verständnis heutiger Geschäftsstände ab, das zur Beurtheilung der Sicherheit industrieller und mercantiler Anlagen von der einfachsten Art gehört.

Die große herrschende Erwerbsequelle des heutigen Venedig ist der Fremdenbesuch. Es lebt davon, daß das alte Venedig im Stande gewesen ist, Paläste und Kirchen von märchenhafter Pracht zu errichten, Gemälde und Sculpturwerke in denselben anzuhäufen, die das Entzücken der kunstempfindenden Welt sind. Von diesem Genuß, dessen Reiz die hohe Originalität der Stadtanlage auf den Gipfel treibt, eine möglichst ausgiebige Steuer zu erheben, ist der allgemeine Beruf der Venetianer unserer Zeit. Natürlich kann es nicht mehr auf den Wegen der Gewalt geschehen; es nimmt daher die friedlichere und gutmüthigere, aber noch mehr erniedrigende Form der Bettellei an. Bettellei ist in Venedig Alles, kann man sagen, selbst ein erheblicher Theil des täglichen kleinen Handels und Wandels. Die Specialitäten des localen Gewerbfleißes werden Einem um Gottes Willen aufgedrängt, wo man geht und steht. Eine Gondel kann nicht landen oder abstoßen, ohne daß irgend ein Hungerer von der nächsten Ecke ihr einen überflüssigen Stoß oder Zug gibt, der des Reisenden kleiner Münze gilt. Das venetianische Genie, in seiner Art nicht weniger drollig als die Kameraden von Paris und Berlin, unterscheidet sich von ihnen wesentlich durch die kostbare Naivetät, mit der es jeden Fremden als tributpflichtig und selbst einen zufälligen unangenehmen Zusammenstoß z. B. als einen rechtmäßigen Anlaß für seine Geschenkforderung ansieht. Die entsprechende Lippenbewegung ist ihm zur anderen Natur geworden, so daß sie sich wie von selbst einstellt, sobald sein Scharfblick den Fremden erkennt. Warum sollte er auch nicht betteln, wenn selbst der Verkäufer des reichstversorgten Magazins sich nicht scheut zu pressen? Man muß in jedem Laden handeln, wo nicht feste Preise der Waare angeklebt sind, und selbst dann läßt sich fast allemal noch abdingen.

Ein wenig Industrie wird in Venedig noch mit einem gewissen Schwung und Erfolg betrieben: Glasperlen, Spiegel, Mosaitarbeiten u. dgl. m. Der Handel aber ist kaum ein Schatten seiner vormaligen Bedeutung. Triest hat seine berühmte Nebenbuhlerin überwunden und Genua mit weit erfolgreicherer

Energie die commerciellen Chancen des neuen Zeitalters ergriffen, als die einst noch viel reichere und mächtigere Königin der Adria. Man hört und liest viel davon, was die italienische Regierung für Venedig Gutes vorhabe und thun sollte: Subventionen für dort anlegende Dampferlinien vor Allem. Aber davon, daß die Venetianer selbst sich aufgerafft hätten, etwas Verheißungsvolles zu unternehmen, daß ein Einzelner oder eine Genossenschaft zur Hebung der gesunkenen Blüthe ihrer Stadt Hand anlegen wollte, davon vernimmt man nichts. Was nützt es Venedig unter diesen Umständen, daß die Semmering-Bahn und die Brenner-Bahn soviel früher die Alpen überschient haben, als die nach Genua führenden Eisenbahnen durch den Gotthard und den Mont Genis? Wer keinen Rößel hat, dem fällt der Brei des Himmels in den Schmuß.

Nur eine Einströmung frischen Bluts scheint hier helfen zu können. In dem einheimischen Geschlecht stecken Bettelgeist und träge Versunkenheit zu tief. Bemächtigten sich einige energische Geister, mit den nöthigen Mitteln ausgestattet, der immer noch außerordentlichen Vortheile des Orts, so würde Triest einen schweren Stand bekommen. Es wäre dann die Frage, welchem der beiden Plätze das mit der Zeit doch sicher zu erwartende Erwachen der gegenüberliegenden adriatischen Küste zu gesund pulsirendem civilisirtem Leben vorzugsweise zu Gute kommen würde.

Denn soweit Triest dem gegenwärtigen Venedig vorangeeilt ist, soweit steht es hinter Plätzen gleich Hamburg und Bremen zurück. Man bettelt in Triest nicht und preßt nicht, aber man spielt. Für das niedere Volk locken die Lotto-Anzeigen von hundert Schausenstern, und an der Börse wird nur zu oft mehr in den Speculationspapieren des Tages, Creditanstalts-Actien, Lombarden u. s. f. umgesetzt, als in Waaren. Nun hat das Fondsgeschäft neuerdings zwar auch in den norddeutschen Seehandelsplätzen große Dimensionen angenommen, größere als dem soliden Kern der Börse dort lieb und behaglich ist, aber die große Masse der Umsätze betrifft doch immer noch Waaren und Frachten. Die Waaren, wenn sie sich ebenfalls zum Spiel hergeben, thun es doch nicht mit der Leichtigkeit wie Staats- und Industriepapiere.

Dazu kommt, daß Triest nur zum Theil durch die eigene Anstrengung seiner Bewohner in die Höhe gekommen ist. Die Regierung hat ihm gewaltigen Vorschub geleistet; und zwar mit Mitteln directer Begünstigung und Bevorrechtung, auf Kosten des rivalisirenden feindseligen Venedig. Triests hauptsächlichste Hilfsquelle, die Dampfschiffahrt des österreichischen Lloyd, besteht nur durch regelmäßige starke Staatszuschüsse. Das ist eine unsichere Grundlage. Wer weiß, ob die Ungarn nicht bald zu Gunsten ihres Hafensplatzes Fiume einen Theil, einen zwar immer zunehmenden Theil der Staats-

gunst in Anspruch nehmen werden? Und wenn der Föderalismus dereinst den Dualismus ablöst, wird das Reich als solches, oder vielmehr der Bund unter habsburgischem Scepter vereinigter Volksstämme, dann noch soviel wie bisher für den Hafen an der Adria übrig haben?

Die Wirkungen der lange erfahrenen besondern Staatsgunst auf den Geist Triests sind nicht zu verkennen. Es ist ein Freihafen, aber nicht ein Freihandelsplatz. Die Freihafenstellung wird dort nicht als der vorab erlangte Genuß einer Freiheit, an der einst alle anderen Plätze ebenfalls Theil haben werden, aufgefaßt, sondern als ein ausschließendes Vorrecht. Frei von Zöllen für ihre Einfuhren, sind die Triestiner Kaufleute doch keine Freihändler, sondern im Grunde ihres Herzens Schutzzöllner. Die alten Liff'schen Theorien haben dort noch versteinerte Anhänger. Die Triester Presse jubelte neulich beinahe laut auf, als der spanische Ministerpräsident Prim aus Rücksicht auf die Catalonier den Zolltarif erhöhte, anstatt ihn angekündigter Maßen zu erniedrigen. Der Wiener Freihandels-Verein, der seit ein paar Jahren rühmenswerth thätig ist und den „österreichischen Oekonomist“ begründet hat, besitzt in der einzigen größeren Seehandelsstadt der Monarchie anscheinend nicht einmal einen Correspondenten. Das spricht für den, welcher den Zusammenhang der volkswirthschaftlichen Ideen mit practischem Vermögen und Erfolg kennt, hündiger als Bände.

Auch in Triest also gibt es noch viel zu thun, um eine gedeithliche Zukunft zu sichern. Zunehmende Emancipation von Unterstützungen, welche von fremder Gunst abhängen, muß dabei das Hauptaugenmerk bilden. Das Feld ist nach allen Seiten hin fruchtbar genug; aber nur wer die Werkzeuge des Jahrhunderts zu handhaben versteht, wird auf ihm von Jahr zu Jahr reichere Ernten schneiden. Bloße Erweiterungen des bestehenden Apparats, wie die Ausdehnung der Lloyd-Fahrten bis nach Bombay, sobald der Suez-Canal eröffnet ist, thun es nicht. Die Hauptsache ist, was der Handelsstand selbst aus solchen natürlichen Gelegenheiten macht. Mit Staatsgeld läßt sich am Ende überall ein künstlicher Verkehr vorübergehend emporzaubern.

Politischer Monatsbericht.

× Leipzig, den 26. August.

Je länger die Zeit der politischen Ferien in diesem Jahre dauert, desto fraglicher erscheint, unter welchen Zeichen unsere nationale Arbeit wieder aufgenommen werden wird. Die Gefahr einer Störung derselben durch aus-