



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

T.: Die Handelsstraßen nach Ostindien und die Britisch-Ostindische Post.

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

scher und deutscher Königstreue! — Es kam weder zum Zweikampf noch zur Schlacht; Otto kehrte nach Aachen zurück, und da Lothringen nun abermals dem deutschen Reiche gesichert war, wendete er den Adler auf der Kaiserpfalz wieder nach Osten, so daß dies eherner Sinnbild (wie Barthold feinsinnig bemerkt) damals ähnliche Bedeutung gewann, wie siebenhundert Jahre später die Victoria vom Brandenburger Thor.

Hiermit schließt die erste Periode der Kämpfe zwischen Frankreich und Deutschland ab. Sie umfaßt nur ein Jahrhundert, innerhalb dessen aber neun Feldzüge der Deutschen in Frankreich, so daß auf etwa 11 Jahre je ein solcher Feldzug kommt. Unverkennbar zeigt sich bei diesen Zügen das allmähliche Erstarken der deutschen Macht; denn die sechs ersten spielen sich durchaus auf dem Boden Lothringens ab, der siebente aber dringt bis an die Seine vor und die beiden letzten enden bereits vor Paris. Ebenso deutlich wie dieser Fortschritt zeigt sich aber auch, daß jedesmal, wenn Deutschland gesund und mächtig war, so beherrschte es Lothringen, und jedesmal wenn es, von innerem Streite zerrissen, krankte, wird ihm auch die Grenzmark vorübergehend entzogen. So ist dies erste Jahrhundert ein Spiegelbild der kommenden Geschichte.

Die Handelsstraßen nach Ostindien und die Britisch-Ostindische Post.

Die Geschichte der großen Handelsstraßen, auf welchen der Weltverkehr sich bewegt, ist zugleich die Geschichte der Cultur-Entwicklungsstufen des Menschengeschlechts. Ueberall, wo mächtige Staatenbildungen entstehen, erhöht sich die Expansivkraft des gewerblichen Lebens und schafft sich Verkehrsadern, welche ganze Erdtheile miteinander verbinden. Mit dem Verfall des mächtigen Mittelpunkts, der jene Adern sättigt, versiegen auch diese — und neue Bahnen sucht das rastlos pulsirende Leben sich auf. Nach einander erscheinen fast alle Culturvölker auf dem riesigen Welthandelstheater, die indogermanischen, die aramäischen, arabischen, israelitischen Nationen. Wie auch die Staatseinheiten, die politischen Formationen, und mit ihnen die Verkehrsadern wechseln: die Pioniere des Handels ruhen niemals; mit friedlichen Waffen erobern sie immer wieder die verlorenen Gebiete der Arbeit. Im Alterthume und bis ins Mittelalter hinein nehmen an dem Welthandel hauptsächlich Asien und Europa, Afrika nur in geringerem Maße Antheil. Die Neuzeit erweiterte die Handelsgebiete durch das wichtige Amerika, dessen Entdecker Indien suchte. —

Die Urstätte und Wiege der Menschheit — Indien — mit dem unermesslichen Reichthum an Erzeugnissen, bildete von je das Hauptziel des Welt Handels. Schon Herodot und Strabo beschreiben uns die uralten Straßenzüge vom Indus über die westlichen Pässe des Hindukusch, welche in 7 Tagen überschritten wurden, dann weiter am Oxus entlang nach dem Kaspiſchen Meere, in welches bekanntlich ehemals dieser Strom (jetzt Amu-Darja), mündete, vom Kaspiſchen Meere auf dem Cyrus (jetzt Kur mit Tiflis) und dem Phasis nach dem Schwarzen Meer durch das Land der alten Kolchier, — welche nach Agathias höchst unternehmende Kaufleute und gute Straßenbaumeister waren, indem sie zur Erhaltung des Indischen Transithandels allein 120 Schluchten überbrückt hatten. Vom Bosporus (Byzanz) liefen die Routen nach Griechenland u. Eine ebenfalls uralte Handelsstraße zweigte sich von Astrachan nach dem Norden ab; eine andere ging vom Asowschen Meer nach China (Peking), wohin von dort noch 290 Tagereisen gerechnet wurden. In sehr früher Zeit finden wir die Phönizier, deren Heimath der Küstenstreif zwischen Kleinasien, Syrien und Aegypten ist, auf allen Meeren, in Cypren, Aegypten, Sicilien, Spanien, ja auf der Nordsee, die Perlen und das Gold des Ostens, Purpur und Löwenfelle aus Afrika, Weihrauch aus Arabien und Zinn aus England vertauschend; Sidonische und Tyrische, später Karthagische Kaufleute beherrschen die Karavanenstraßen nach dem Osten. Den Hellenen und ihren handeltreibenden Colonien in Italien, namentlich den Tarentinern folgten die Römer, auf welche, wie auf kein anderes Volk der Erde, das Wort ihres Dichters anzuwenden ist: *Tu regere imperio populos, Romane, memento. Hae tibi erunt artes, pacisque imponere morem.* Das weltumfassende Netz ihrer Straßen vereinigte Palimbothra am Ganges mit den Städten am Pictenwall, in ununterbrochener Reihe blühende Emporien am Rhein nicht minder wie am Euphrat aufweisend. Der wichtige Hafen von Puteoli war durch regelmäßige Seefahrten mit Alexandrien, dem (331—335 v. Chr. von Alexander d. Gr. gegründeten) Hauptstapelplaz des Indischen Handels verbunden, von wo die Waarenzüge nach den Handelsstationen am Rothen Meere Arsinoe, Berenice und Myos-Hormos gingen — Schöpfungen der Ptolomäer (323—221 v. Chr.) Mit dem Zusammensturze des großen Römerreichs löste sich gewissermaßen das gesammte Verkehrsleben der alten Welt auf, und nach den Stürmen der Völkerverwanderung (noch mehr nach einzelnen Raubzügen barbarischer Horden, wie die Hunnen, Avaren, Parther) waren nur noch Fragmente der alten Welthandelsstraßen übrig. Die Verlegung der Residenz der Kaiser von Rom nach Byzanz (Konstantinopel) vermochte dem Verkehr ebensowenig Stärkung zuzuführen wie dem Staatsleben überhaupt, und Byzanz, welches niemals Athens oder Roms Bedeutung erreichte, verschwand später im Dunkel des Islams. Nach Byzanz gingen die Waarenzüge

aus Indien durch den Persischen Meerbusen am Euphrat entlang über Basra (eins der 4 Paradiese der Moslems, 636 von Omar gegründet) und Bagdad, von da aber entweder mit Karavanen direct nach dem Bosporus oder über Trapezunt (Tarabuzun) durch das Schwarze Meer. Die letztere Route war namentlich zur Zeit der Komnenen gepflegt. Wichtige Punkte für den Verkehr waren auch Damascus „das Thor Mekkas“ und Aleppo, wo die Karavanen aus dem Nabathäischen Arabien einmündeten. Bagdad's Verbindungen reichten im Osten bis Peking, im Westen bis Marokko. Bei den Unruhen im Reiche der Khalifen aber wandte sich der Verkehr, welchen die Araber von Alexandrien auf die Route über Basra und Bagdad verlegt hatten, mehr nach Osten; und es kam die schon oben beschriebene älteste Handelsstraße: Indus-Drus-Kaspisches Meer wieder in Aufnahme.

Nach Roms Falle ragen von Italienischen Städten durch wichtige Handelsverbindungen Amalfi, Pisa, dann Genua hervor, letzteres von 1284 ab. Die berühmteste Colonie der Genueser war Caffa in der Krim, welches, durch den mittelasiatischen Verkehr gehoben, in seiner Blüthezeit über 100.000 Einwohner zählte; die Genueser, durch ihre Unternehmungen gewissermaßen Vorläufer der späteren Ostindischen Compagnie, leiteten den Indischen Handel nach dem Schwarzen Meere (Trapezunt — Byzanz), wo sie allmächtig waren und breiteten sich so weit aus, daß sie sogar mit den Mongolischen Khans Handelstractate abschließen konnten. Genua unterlag nach 130jährigem Kampfe den Venetianern (1387), welche unter den ungünstigsten Umständen eine bewunderungswürdige Umsicht und Energie entwickelt hatten. Venedigs Politik zog den Indischen Transit anfangs nach Algazzo, am Isthmischen Busen des Mittelmeers, später aber auf die Route über Alexandrien. In Suez und Aden (am Rothen Meere) wurden Venetianische Factoreien erreicht; bei letzterem Orte mußten die Indischen Waaren auf kleinere Schiffe überladen werden, mit denen man den Arabischen Meerbusen in 20 Tagen durchschnitt; dann gelangten sie auf Kamelen an den Nil und von dort auf dem Kanal Kalizene nach Alexandrien. Von Venedig gingen im 13. und 14. Jahrhundert die Hauptstraßen nach Deutschland über den Brenner, Füssen, Augsburg und über Nürnberg und Erfurt weiter nach dem Norden. Mit dem Falle der Venetianischen Seeherrschaft hing die Entdeckung des Seeweges um das Cap der guten Hoffnung nach Indien durch Vasco de Gama und die Blüthe der Portugiesischen Suprematie zur See unter dem König Emanuel eng zusammen. Nach dieser Entdeckung, die zur Verlegung der Indischen Verkehrsstraßen auf den Seeweg um das Cap führte, dachten die Venetianer „zu spät“ daran, die Enge von Suez zu durchstechen, wengleich Zweifel bestehen, ob es ihnen überhaupt jemals mit diesem Plane Ernst gewesen ist, dessen Ausführung der Neuzeit vorbehalten war.

Im Norden Europas haben Vineta, Schleswig, Danzig und die übrigen Städte des Hansabundes an dem Welthandel regen Antheil genommen. Karls des Großen Handelsverbindungen mit dem Orient waren bald wieder erloschen.

Die Verkehrsentwicklung in England befand sich noch im 13. Jahrhundert in den ersten Stadien; sie war hauptsächlich durch innere Parteilämpfe und durch die Kriegszüge nach Frankreich zurückgedrängt worden. Erst 1577 erlangte England das Recht, unter eigener Flagge in den Häfen der Levante zu erscheinen, seine Bedeutung aber wuchs sehr schnell, zumal die Hansa an ihrem Krämer- und Monopolgeiste unterging (etwa 1598). Und welche Handelsgröße ist aus den Keimen emporgewachsen! Die grüne Insel — auf der, wie die Italiener von heute sagen: *sempre neve, case di legno, gran ignoranza!*! ma danaro assai zu finden, umklammert mit ihrem Handelsgürtel die ganze Erde. Es war — damit wir nunmehr die Verkehrsbeziehungen Englands und Indiens etwas näher erörtern — ein folgenschweres, für die Kulturbewegung wie für die politische Gestaltung zweier Welttheile höchst bedeutungsvolles Ereigniß, als die Krone Großbritannien am letzten Tage des Jahres 1600 der „Londoner Ostindischen Compagnie“ einen Freibrief ausstellte: „zur Ehre der Nation, zur Bereicherung des Volks, zur Ermunterung ihrer unternehmenden Unterthanen, wie zur Vermehrung der Schiffahrt, sowie des gesetzlichen Handels.“ Die Compagnie erlangte dadurch das Monopol, in allen Ländern östlich des Caps der guten Hoffnung bis zur Magellanstraße, welche „nicht im Besitze christlicher Fürsten waren“ Handel zu treiben und Besitzthümer (auch Landgebiet) zu erwerben. Die Britischen Kaufleute betraten zuerst die Inseln des östlichen Indischen Archipelagus, breiteten sich aber trotz des Widerstrebens der Portugiesen auch bald an der Westküste der Indischen Halbinsel aus und errichteten 1612 in Surate, dem Sitze von Anhängern der Zoroasterischen Lehre, am Ausfluß des Tapti die erste Britische Kaufhalle. Es muß dies als der unscheinbare Grundstein zum Aufbau des Englisch-Indischen Reiches angesehen werden, das in langen Kämpfen die Herrschaft fast über die ganze Halbinsel erlangte, — immerhin ein trotz der Vernichtung jener ehrwürdigen Kultur der Brahmanen doch anerkennenswerther Triumph Britischer Zähigkeit und Geistesüberlegenheit.

Welche riesigen Reichthümer die Länder von den Indusmündungen hinauf bis gen Peshawar und von Hyderabad bis zu dem Delta des heiligen Ganges (Kalkutta) seit den Tagen der Nabobs und des zauberischen Delhi bis zu unserem Zeitalter der Baumwollen-Industrie und der Schienenwege und Telegraphen hervorgebracht haben, wer vermöchte dies, und wäre seine Feder in Hafis' Gluthen getaucht, zu schildern! Von den sonnigen Alpenlandschaften Nepals bis Cap Komorin ist in wunderbarer Schönheit das

Land ausgebreitet, welches mit Recht bald die „Insel des Rosenapfels“, bald das „ernährende fruchtbare“ genannt, mit seinen Schätzen Jahrhunderte lang das alternde Old-England zu immer neuer Kraft verjüngt hat, wie Mutter Gaa jenen griechischen Riesen im Kampfe. Uner schöpfl ich war Hindostans und Dekans Productionsfähigkeit; aus den zahlreichen Kriegen und aus den nicht minder gefährlichen Finanz- und Steueroperationen der angloindischen Machthaber ging es immer wieder zu neuem Aufschwunge über, nachdem an die Stelle der Ausaugungssysteme vernünftige Staatswirthschaft getreten war.

Kein Wunder, wenn jenes Prestige, das Indien auszeichnet, mit jenem Schimmer auch das wichtige Agens umgibt, welches die Brücke für den Verkehr zweier Welttheile bildet, indem es, mit Leichtigkeit kolossale Entfernungen überwindend, die Quintessenz des geistigen Stroms zwischen Europa und Asien hinüber- und herüberträgt, wir meinen die Britisch-Indische Post (the overland mail, la Malle des Indes, la Valigia delle Indie). Auf der Indischen Halbinsel hatten die Briten 1765 die ersten zwischen Kalkutta und Muschabad coursirenden Posten errichtet. Oberst Gapper war es, welcher zuerst im Jahre 1790 anregte, die Regierungsbepeschen für Indien, welche seit den Entdeckungen der Portugiesen ausschließlich den Weg um's Cap der guten Hoffnung genommen hatten, über Suez zu expediren. Die erste Ausführung bewirkte Colonel Taylor 1801. Es war also die alte Handelsstraße der Venetianer wieder aufgesucht, die wir oben besprochen haben. Später bildete sich eine eigene Schifffahrts-Gesellschaft für Indien, die Peninsular and Oriental Steam-Navigation-Compagny und stellte zu Ende der dreißiger Jahre die erste Dampfschiffahrt zwischen Indien und Suez her, nachdem schon 1830 Capitain Waghorn mit vielen Opfern durchgesetzt hatte, daß die Indische Post über das Rothe Meer, Suez, Kairo (Masr al Kähira, seit 969 Residenz Aegyptens) und Alexandrien (von Suez bis Kairo auf Wüstenkamelen, von Kairo bis Alexandrien auf dem Nil) geleitet wurde. Die Postdampfer von Bombay bis Suez brauchen jetzt 14 Tage; von Suez wird die Eisenbahn über Kairo nach Alexandrien zum Posttransport benutzt. Ob nach Eröffnung des Suez-Canals, welche am 16. November 1869 erfolgt ist, die Eisenbahnroute verlassen und der Canalweg (von Suez über Chaluf, die Bitterseen, das Serapeum, über Ismailia, Kantara nach Port-Said, dem aufblühenden Rivalen Alexandriens) eingeschlagen werden soll, unterliegt noch der näheren Untersuchung; einstweilen bietet die Passage durch den Canal noch nicht die vollen Garantien, deren der Posttransport bedarf. Von Alexandrien bieten sich für die Indische Post zwei Haupttrouten nach London dar. Die Eine durchschneidet das Mittelmeer fast in seiner ganzen Länge, berührt Malta und betritt den Continent in Marseille, von wo die Eisenstraßen durch Frankreich bis Calais reichen, dem Uebergangspunkte auf die Dampfer

nach Dover (London). Der andere Weg führt bei den klassischen Eilanden des Ionischen Archipels vorbei in's Adriatische Meer nach Brindisi (dem alten Brundisium der Römer), läuft von dort längs der italienischen Ostküste, ebenfalls auf Schienenstraßen, an die Alpen, übersteigt dieselben im Brenner-Paß, geht durch Deutschland über München, sodann an den Ufern des Rheins entlang, um Belgien bis Ostende zu durchschneiden, von wo die Ueberfahrt nach Dover stattfindet.

Bei der Wahl des Weges für die Britisch-Indische Post waren die wichtigsten politischen und wirthschaftlichen Interessen der Europäischen Staaten, namentlich Englands, Frankreichs, Deutschlands und Italiens, theilhaftig; denn der Besitz des Transits der Ueberlandpost zieht zugleich den gewaltigen Waaren- und Reiseverkehr zwischen Europa und dem central-asiatischen, sowie Indischen Verkehrsgebiete nach sich, Brennpunkte genug, auf welche die Anstrengungen der leitenden Staatsmänner sich concentriren mußten.

Lange Zeit befand Frankreich sich im ausschließlichen und unangefochtenen Besitze des Transits der Britisch-Indischen Post; seine mächtigen Hilfsquellen, sein einheitlich verwaltetes Eisenbahnnetz und der große Einfluß der französischen Mediterranean-Compagnie, deren Dampfer die Linie Marseille-Alexandrien bedienen, siegten immer wieder über die Concurrenzversuche anderer Staaten, namentlich Oestreichs, welches in den vierziger Jahren dieses Jahrhunderts große Anstrengungen machte, dem Hafen von Triest durch den Indischen Transit neuen Aufschwung zu geben; ferner Italiens, das nach und nach sein Eisenbahnnetz entwickelt hatte, und endlich des übrigen Deutschlands, welches nach Wiederbelebung seiner alten blühenden Weltverkehrsstraße nach der Levante und Ostasien trachtete. Oestreich konnte die Arena nicht mit Erfolg halten, weil der Weg über Wien und Triest die Nachtheile der Entlegenheit bietet. Italien wollte anfangs den Kampf mit Frankreich auf diesem Gebiete nicht aufnehmen, weil es die Empfindlichkeit der grande nation fürchtete. Zudem hatte Italien auf alle Fälle die günstigsten Chancen; denn nach Vollendung des Mont-Cenis-Durchstichs schien der Indische Transit sich der Route durch Italien ohnehin zuwenden zu müssen. Inzwischen bot die Vollendung der Brenner-Eisenbahn einen erwünschten Anlaß, Verhandlungen anzuknüpfen, welche die Ablenkung des Transits der Ueberlandpost von der Route Marseille-Galais auf den Weg über Brindisi durch Italien und Deutschland nach Ostende zum Zwecke hatten. Das Verdienst der Initiative gebührt hierbei dem Württembergischen Staatsminister von Barmbüler, welcher zuerst im Jahre 1868 dem Italienischen Ministerpräsidenten Menabrea bezüglich der Benutzung der Transitlinie Brindisi-Brenner, und zwar auf der Route über Verona, München, Stuttgart, Darmstadt und Cöln für den Postverkehr zwischen Ostindien und England Vorschläge abgeben ließ. Me-

nabrea erkannte zwar die Solidarität der Interessen Italiens und Deutschlands in dieser Hinsicht an; es geschah indessen zur Verwirklichung der Varnbülerschen Projecte wenig, hauptsächlich deshalb, weil die Enquete, mit welcher britischer Seits der Capitain Tyler beauftragt worden war, Resultate geliefert hatte, die der Beibehaltung der französischen Transitlinie das Wort redeten und der Route St. Michel (Mont-Genis)-Susa selbst vor Vollendung des Tunnels unter Adoptirung des Fell-Systems (Uebersteigung des Mont-Genis mittelst besonders construirter Locomotiven) unbedingten Vorzug vor der Brenner-Linie gaben.

Dieserigen Factoren, welche für die Leitung der Britisch-Indischen Post von entscheidendem Einflusse sein müssen, sind offenbar: Kürze des Transports, Schnelligkeit und Sicherheit der Beförderung, billige Spesen und Beseitigung aller lästigen Zoll- u. Formalitäten. Das praktische England will Zeit, d. h. Geld sparen oder beides zugleich; am allerwenigsten ist es geneigt, mit einer Anzahl vielköpfiger Deutscher Verwaltungen Tractate abzuschließen und more majorum in endlosen Schriftwechsel über unwesentliche Dinge sich verwickeln zu lassen. Sollte daher England für die Brenner-Route gewonnen werden, so mußte eine Autorität die Vertretung Deutschlands übernehmen; es mußten schnellgehende internationale Eisenbahnzüge durch Belgien, Deutschland und Italien geführt, eine directe unaufgehaltene Verbindung Dover-Ostende-Brindisi-Alexandrien hergestellt und durch billige Normirung der Transitgebühren der kostspieligen französischen Route der Vorrang abgewonnen werden. Von Wichtigkeit war auch der Moment, daß die Seefahrt nach Alexandrien, welche von Marseille aus auf der östlichen stürmischeren Hälfte des Mittelmeeres oft schwierig ist, erheblich erleichtert werden konnte, wenn Brindisi als Ausgangspunkt für die Dampfer nach Alexandrien gewählt wurde. Endlich muß betont werden, daß die Linie London-Ostende-München-Brenner-Ma-Brindisi-Alexandrien mindestens um 12 Stunden kürzer ist, als die Route London-Galais-Marseille-Alexandrien (150 Stunden). Die Verhandlungen über diese Transitfrage mußten wesentlich von politischen Gesichtspunkten ausgehen und unter Fernhaltung particularistischer und fiscalischer Rücksichten vor Allem die nationale und wirtschaftliche Bedeutung des Projectes würdigen. Es zeigten sich indessen bei den zahlreichen Vorconferenzen, welche namentlich auf Varnbülers Antrieb von den deutschen Eisenbahnverwaltungen abgehalten wurden, erhebliche technische und finanzielle Schwierigkeiten, wie schon aus dem Umstande erhellen wird, daß bei der Sache folgende Postverwaltungen: die Oesterreichische, die Bayerische, die Württembergische, Badische, Norddeutsche und die Belgische Postverwaltung, außerdem aber folgende Eisenbahn-Gesellschaften: die Oesterreichische Südbahn, die Bayerische Staats-Eisenbahn, die Württembergische Staatsbahn, die Main-Neckarbahn,

die Hessische Ludwigsbahn, die Rheinische Eisenbahn und die Belgischen Bahnen betheiligt sind. Insbesondere verursachte die Frage wegen Bestellung der Extrazüge — bei verfehlten Anschlüssen 2c. — vielfache Erörterungen und Umstände, ohne daß eine feste Regel vereinbart wurde. In Frankreich ist dieser Punkt derartig geordnet, daß zur Beförderung der Ueberlandpost die erforderlichen Extrazüge unbedingt gestellt werden.

Die Norddeutsche Postverwaltung nahm den oberschwebenden Fragen gegenüber einen durchaus würdigen nationalen Standpunkt ein. Im Gegensatz zu den hervorgetretenen Sonderbestrebungen wollte sie namentlich Baden und Württemberg von den Vortheilen der großen internationalen Verbindung nicht ausgeschlossen sehen; sie entschied sich deshalb im Princip für die Route Heidelberg-Stuttgart-Ulm, betrieb nachdrücklich die Herstellung directer Schnellzüge auf der ganzen Linie Ostende-Brindisi und übernahm vor Allem England gegenüber die Vertretung sämmtlicher betheiligten deutschen Staaten, sowie Oestreichs. Italien war ebenfalls nicht müßig geblieben; in richtiger Erkenntniß der Wichtigkeit des Transits für Indien hatte es die Eisenbahnverbindung Verona-(Mla)-Brindisi erheblich vervollkommenet und namentlich durch Verbesserung der Hafenanlagen in Brindisi wichtige Verkehrsvereinerleichterungen geschaffen. Die Ausbaggerung des Hafens wurde soweit gefördert, daß die Schiffe unmittelbar an dem neuerbauten schönen Quai anlegen konnten; außerdem hatte man einen directen Schienenweg zwischen dem Bahnhofe und dem Hafen hergestellt. Die Anlagen sollen über 7 Millionen Francs gekostet haben. Das Sanitäts-, Zoll- und Passwesen wurde aller lästigen Formalitäten entkleidet und den Bedürfnissen eines großartigen Verkehrs angepaßt; ja die Fürsorge der Italienischen Regierung erstreckte sich sogar auf die Einrichtung comfortabler großer Hotels für die Reisenden.

Inzwischen hatte die Britische Regierung in der Absicht, sich von der Marseiller Linie durch Heranziehung eines Concurrenten zu emancipiren, gelegentlich der Verhandlungen wegen Revision der Vertragsbestimmungen für den Postverkehr zwischen Deutschland und Großbritannien Versuche gemacht, sich das Recht des Transits für die Ostindische und Australische Post durch Deutschland vertragsmäßig zu sichern. England verlangte insbesondere die Höhe der Transportvergütung in dem Vertrage festgestellt zu sehen. Aus diesem Anlasse nahm die Norddeutsche Postverwaltung die Verhandlungen mit Süddeutschland und Oestreich wegen des Indischen Posttransits von Neuem auf und es gelang, auf der Basis der von dem General-Postamte in Berlin gemachten Vorschläge eine feste Vereinbarung für die Bezahlung der Transportleistungen zu erzielen, auch einen höchst einfachen modus procedendi für das Rechnungswesen festzustellen, — Grundlagen, welche ermöglichten, daß in der Postconvention zwischen dem Norddeutschen Bunde und Großbritannien

vom 25. April 1870 die Vorbedingungen für den Transit der Indischen Post bestimmte Regelung erhielten. Hiermit war ein wichtiger Fortschritt erreicht, wenn auch die betreffenden Festsetzungen nicht sogleich praktische Konsequenzen hatten. Die Französische Mediterranean-Compagnie, mit welcher England wegen des Posttransits auf längere Zeit contrahirt hat (pro 1867 betrug die Transportvergütung allein 1,350,000 Francs ohne den Waaren- u. Verkehr), begann in richtiger Erkenntniß der Gefahr, welche ihr von dem neuen Concurrencyproject drohte, die Fahrten von Marseille ab zu beschleunigen; sie behielt einstweilen die Postbeförderung nach wie vor. Da änderten urplötzlich die im Juli 1870 eingetretenen Kriegereignisse die Sachlage zu Gunsten der Deutschen Transit-Linie; und nachdem durch die Belagerung der Französischen Hauptstadt und durch Occupation eines großen Theils der nördlich und südlich um Paris belegenen Departements von Seiten der Deutschen Armeen der Eisenbahnbetrieb zwischen Calais und Marseille unterbrochen war, blieb für die Indische Post nur der Weg durch Deutschland offen. Das General-Postamt des Norddeutschen Bundes in Berlin ergriff mit größter Energie mitten unter den umfassenden Arbeiten, welche die Leitung des Postwesens für die gesammte operirende Armee in Frankreich verursachte, alle Maßregeln, um den Transit der Ueberlandpost durch Deutschland über den Brenner mit thunlichster Sicherheit und Schnelligkeit zu organisiren; es wurde trotz der großen Erschwernisse, welche aus dem Wagenmangel auf allen Eisenbahnen und aus der Umstürzung fast des ganzen Friedens-Communications-systems in Deutschland der prompten Durchführung der Indischen Post sich entgegenstellten, doch in Kurzem Bedeutendes erreicht, namentlich wurden zwischen Ostende und Brindisi durchlaufende Wagen eingestellt und Abschaffung lästiger Bureau- u. Formalitäten, sowie Freibeförderung des begleitenden Britischen Clerks erzielt. Während bereits seit dem 17. September 1870 die sogenannte Indische Supplement-Post (aus London Sonnabends früh) den Weg durch Deutschland genommen hatte, passirte am 20/21. October 1870 das erste Britisch-Ostindische Haupt-Mail, bestehend aus 131 Kisten mit 5600 Briefen u. s. w., den Continent auf der Route via Ostende, Cöln, Mainz, Aschaffenburg, München, Brenner, Ala, Brindisi; und es ist seitdem die Indische Post hin- wie herwärts auf dieser, statt der Route Heidelberg-Ulm einstweilen gewählten Linie allwöchentlich regelmäßig befördert worden, — zu nicht geringer Befriedigung Deutschlands und der zahlreichen Deutschen in England und Indien. Das Gesamtgewicht der vom 1. October 1870 bis 11. Februar 1871 transittirten Mails hat 128.676 Pfund betragen. Als ein wichtiges Moment muß hervorgehoben werden, daß den Bemühungen der Norddeutschen Postverwaltung gelang, bei dem Britischen General-Post-Office eine Ermäßigung der Portosätze für die auf dem Wege über Deutschland und

Brindisi zu befördernde Correspondenz herbeizuführen, — ein vortreffliches Mittel, den Engländern die Vorzüge der neuen Route zu demonstrieren. Die Taxe über Deutschland ist um 30 Centimes billiger, als die Taxe über Marseille. Mit Bezug hierauf sagt denn auch das Weltblatt Times in der Ausgabe vom 5. Januar 1871 — und sie pflegt der Dolmetscher der City-Ansichten zu sein —: If the public can thus receive their lettres from India 24 hours sooner than formerly and pay at the same time less postage, they will naturally be indisposed, even at the termination of the war, to approve any other route than that at present fixed upon by Government. Wenn nun auch der Dienst zuweilen noch durch die Störungen auf den Eisenbahnen (Mangel an Material, Schneestürme am Brenner) leidet, so ist doch nicht außer Acht zu lassen, daß derartige Irregularitäten auch bei Benutzung der Mont-Cenis-Bahn — falls sie betriebsfähig wäre — nicht zu verhüten, und bei den Terrainschwierigkeiten der letzteren (Pashöhe des Mont-Cenis = 2100 Meter, des Brenner nur = 1450 Meter) vielleicht noch erheblicher gewesen wären. Endlich aber ist der Weg durch Deutschland für den Reiseverkehr (1868 passirten über Suez gegen 35000 Reisende) wegen der größeren Annehmlichkeiten der Fahrt durch die herrlichen Gauen des Rheins, die imposanten Alpenregionen des Brenner und sodann durch die reizvollen Fluren Italiens umsomehr vorzuziehen, als auch die Seefahrt von Brindisi nach Alexandrien nur etwa 80 Stunden dauert, während die Route von Marseille nach Alexandrien wegen der größeren Länge des Seeweges und der Schwierigkeit der Passage auf der stürmischeren Osthälfte des Mittelmeers 130, ja 140 Stunden in Anspruch nimmt.

Ob es gelingen wird, den Indischen Posttransit nunmehr dauernd für Deutschland zu erhalten, läßt sich noch nicht übersehen. Wir hegen aber die zuversichtliche Hoffnung, daß deutscher Energie und Beharrlichkeit gelingen werde, auch auf diesem Gebiete das Phantom der préponderance légitime Frankreichs mit Erfolg zu verscheuchen, und dem jetzt in compacter Einheit begründeten deutschen Reiche seine altberechtigte Stellung auf den Weltverkehrsbahnen wieder zu gewinnen.

E.

Aus der deutschen Hauptstadt.

Was der so ganz unverhältnißmäßig fruchtlosen eben zu Ende gegangenen Session des preußischen Landtags ein gewisses Interesse verleiht, ist der Umstand, daß für einen großen Theil der Wahlen zum deutschen Reichstag die Grenzboten I. 1871.