



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Andree, Richard: Marseille's Rückgang und seine Concurrenten auf der Ueberlandroute.

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

aber in das Detail des Dienstes wesentlich eingreifen zu dürfen. Man wollte durch dies System, außer der größeren Centralisation und Gleichförmigkeit in der ganzen Armee, auch noch die Möglichkeit wahren, bei jedem ausbrechenden Kriege die Zusammensetzung der Truppen zu Brigaden, Divisionen und Corps und die Besetzung der höheren Stellen gerade so einzurichten, wie es für den speciellen Fall am zweckmäßigsten schien. Der Kaiser aber hatte erkannt, daß diese Vortheile untergeordnet seien gegenüber dem großen Vorzug des preussischen Systems, nach welchem ein General die Truppe, welche er im Felde führt, schon im Frieden commandirt und ihre Ausbildung leitet, so daß sich beide Theile kennen und die ganze Truppe ein Gefühl alter Zusammengehörigkeit durchdringt. Napoleon setzte jedoch dies Project seinen militärischen Räthen gegenüber ebenso wenig durch, wie das Verlangen eines unabänderlichen Jahrescontingents. Seltsames Schauspiel eines Monarchen, der sich den Anschein politischer Allmacht gibt und nicht einmal im Stande ist, im eignen Reiche das für gut Erkante durchzuführen. Ein Beweis, daß die Einsicht ohne den Charakter nutzlos ist. — Welch' andere Frucht hat der ernste Ueberzeugungskampf getragen, den in ganz denselben Jahren König Wilhelm seiner ebenfalls widerstrebenden Landesvertretung gegenüber siegreich, wenn auch schweren Herzens durchfochten! — Der Wille ist's, der macht den Mann!

---

### Marseille's Rückgang und seine Concurrenten auf der Ueberlandroute.

Es ist noch gar nicht lange her, daß Marseille unbedingt der blühendste und wichtigste Hafen am ganzen Mittelmeer war. Das alte Massilia, dessen freisinnige städtische Verfassung Aristoteles pries, hatte seinen Ruhm bewahrt. Würdig und großartig stand der Geburtsort der Marseillaise und — des Herrn Thiers in allen seinen Handelsbeziehungen da, eine wahre Königin des mediterrannischen Meeres. Barcelona, Genua, Triest, durch hohe Bergschranten vom Binnenlande getrennt, schwer zugänglich, konnten mit der leicht erreichbaren Stadt unfern der Rhonemündungen nicht concurriren. Selbst das geschäftige Livorno zeigte mehr locale Bedeutung. Von Neapel, das faul gleich seinen Lazzaroni ist, konnte keine Rede sein — denn Campanien war nie ein handeltreibendes Land; Palermo begnügte sich mit seinem Wein- und Orangehandel. Brindisi nannte man gar nicht, Venedig stagnirte in seinen Lagunen, wie es Jahrhunderte schon stagnirt. Was Konstantinopel, Smyrna, Alexandria betraf,

so blühten und handelten sie allerdings — aber in ihrer halbbarbarischen Weise.

Marseille hatte keinen Rivalen, Marseille fürchtete keine Mittelmeerstadt.

Durch Marseille fluthete Frankreichs reicher Handel nach dem Süden; von hier aus wandten sich die zahlreichen Industrieproducte nach Spanien und Italien; von hier aus wurde Aegypten und die Levante versorgt. Die zahlreichen Bedürfnisse der Militärcolonie Algerien nahmen ihren Weg über Marseille. Trat man heraus aus der Prachtstraße Cannebière nach dem Quai Napoleon, so lag dicht gedrängt Schiff an Schiff im Ancien Port vor den Augen des erstaunten Zuschauers. Ueber zwei Millionen Tonnen Ladung gingen allein jährlich in 18,000 Schiffen von diesem einen Ort aus und ein. Er genügte nicht mehr und der neue Hafen entstand, das großartige Werk der Compagnie Talabot, welche 1864 die Docks de la Joliette der Benutzung übergab. Was ist der alte Hafen gegen diese neuen immensen Constructionen, die auf Grund und Boden des einst weltberühmten Pestlazareths sich erheben! An Zoll erhob hier Frankreich jährlich — 50 Millionen Franken. Wand an Wand lagen sie da die Dampfingethüme der Messageries impériales — jetzt M. maritimes — und der englischen P. und O., der Peninsular und Oriental Company. Schaut hinaus auf das blaue Meer, da kräuselt Dampf- wolke an Dampf- wolke, da taucht Segel auf Segel auf, da ziehen Schlepper die mächtigen Kauffarthenschiffe in den Hafen, da kreuzt munter die Felucke mit dem dreieckigen lateinischen Segel. Lang hingestreckt zieht sich Kai an Kai, in die See schweifend, die Häfen umfassend, dahinter die großartigen Waarenhäuser, gleich Duzenden von mächtigen Casernen und groß genug, ein Armeecorps zu beherbergen; am Ufer stöhnen und dampfen die Krähne, durcheinander schwirren die Stimmen der Provençalen, Italiener, Griechen und Levantiner, oft laut singend, orientalisches gesticulirend. Sicher, wir stehen hier an einer Pforte des Orients.

Und nun zurück zur Rue Cannebière, nicht nur der ersten Straße Mar- seilles, dessen Stolz sie ist, sondern einer der imposantesten Hauptstraßen aller Metropolen Europas. Da erhebt sich die Börse, da stehen die prachtvollen Monstrehotels, da sind von Gold und Fresken strotzende Cafés, glänzen die herrlichsten Magazine mit luxuriösen Schaufenstern, da wölbt sich der wunder- bare Naturdom gigantischer Ulmen. Und wie belebt ist diese einzige Straße! Hier zieht das amphibische Geschlecht der Blaujacken umher, dort wandelt calculirend der reiche Geschäftsmann mit gelbem glattrasirtem Antlitz; er über- schlägt die Summe, die er verdient; es kann ihm nicht fehlen — muß doch alles nach Marseille strömen.

Und dieses Marseille, das so blühend, so unternehmend, so großartig und frischwagend vor uns steht — es hat einen argen Stoß empfangen.

Ueber seine geographische Lage kann ein Platz nicht hinaus und eine Stadt ist an den Boden gefesselt. Zwei Franzosen waren es, welche, unbewußt, Marseille den Stoß versetzten, den es jetzt schwer empfindet. Kaiser Napoleon wünschte einen Krieg mit Oesterreich, er führte ihn durch, schuf Italiens Einheit und inaugurierte den Mont-Genis-Tunnel. Ferdinand v. Lesseps projectirte den Suez-Canal und führte ihn auch glücklich aus. Es ist merkwürdig wie kurzsichtig man in commercieller Beziehung sein kann; so ging es den Marseillern — wir haben freilich jetzt gut reden! Hätten sie vorausgesehen was kam — sie würden sicher nicht dem italienischen Krieg zugejauchzt und Herrn v. Lesseps als Abgeordneten in die Kammer geschickt haben. Als ihnen aber die Augen aufgingen, da rächten sie sich so gut es gehen wollte. Wo verfluchte man das Kaiserreich mehr als in Marseille, wo begrüßte man die Republik freudiger als hier. Aber, was geschehen war, war nicht mehr zu ändern.

Der Suezcanal ward eröffnet und er bewährt sich. Italien hat seine Einheit und eine nationale Regierung mit nationalen Interessen, die dem Handel wohlwill und durch Italien zu lenken versucht, und mit Erfolg lenkt, was einst an Waarenströmung zum Theil über Marseille ging.

Wer heute Marseille, das republikanische, erschaut, erkennt die kaiserliche Stadt nicht wieder. Wir haben die Rückseite des mattgewordenen Bildes vor uns. Die Glorie früherer Tage schwindet, wenn sie nicht schon geschwunden ist. Seht die Schifffahrt an, wie sie jetzt jährlich eine Abnahme zeigt, wie die eigene Rhederei Marseilles gesunken ist und Fremde seine Schiffe gekauft haben, denn der levantinische Handel hat unzweifelhaft begonnen neue Bahnen einzuschlagen. Die Güter werden jetzt mehr und mehr in flachgehenden, aber dennoch eine große Tonnenzahl haltenden Dampfern verfrachtet, deren Kohlenverbrauch durch gute technische Vorrichtungen auf ein Minimum zurückgeführt ist. Und diese Dampfer im Mittelmeer sind wesentlich in italienischen oder englischen Händen, nehmen von italienischen Häfen ihren Ausgangspunkt. Herrscht auch in Marseille noch Leben genug, sieht man auch noch gefüllte Waarenhäuser, so ist es doch Thatsache, daß an vielen seiner sonst überfüllten Raien heute buchstäblich Gras wächst und die an den leeren Magazinen angehefteten Zettel mit à louer sagen das Uebrige. Wo sind sie denn geblieben, die Ueberlandreisenden, die nach Aegypten und Indien von hier aus abgingen und manchen Franken in Marseille sitzen ließen? Fragt die hungrig gewordenen wehmüthigen Bootsleute, die Gepäckträger und ähnliche Menschen — ihre Klagen geben Antwort und Auskunft.

Italiens Häfen dagegen sind im Aufschwung begriffen, und Venedig wie Brindisi reißen mehr und mehr an sich, was Marseille einst besaß. Der Mont-Genis-Tunnel und die Brennerbahn thun ihre Schuldigkeit und das Loch, das

man durch den Gotthard zu bohren beginnt, es wird weiter wirken. Brindisi erwacht zu neuem Leben. Sein Hafen war im Alterthum so ausgezeichnet und hatte eine so vorzügliche, den Eingang des adriatischen Meeres beherrschende Lage, gerade den ionischen Inseln gegenüber, daß er schon früh und ganz naturgemäß die Völker zum Handel einladen mußte. Dieser ganze Theil Italiens, oder vielmehr wie er im Alterthum hieß, die hesperische Küste, war dicht bedeckt mit reichen griechischen Städten. Hier lag Sybaris, die Stadt üppiger Schwelger, aber auch Crotona, wo Pythagoras seine Weisheit lehrte. Damals waren die Römer noch eine wilde Horde latinischer Bauern, kaum bekannt jenseit der Albanerberge und der Tiber. Aber Rom erstarkte in den Waffen und die griechischen Colonien, weniger kriegerisch als merkantil gesinnt, fielen unter seine Herrschaft. Brundisium wurde 686 von den Römern erobert, die hier, den vorzüglichen Hafen benutzend, ihre Hauptflottenstation errichteten, als sie den nach Osten zugelegenen Gegenden ihre Aufmerksamkeit zuwandten. In Brindisi endigte des Römerreichs wichtigste Straße, die Via Appia, hier ward (um 220 v. Chr.) einer der ältesten lateinischen Dichter, Quintus Ennius, geboren, der bereits den schönen bequemen Hafen seiner Vaterstadt besang.

Aber der herrliche Hafen verfiel, und die Stadt, welche im Mittelalter noch 60,000 Einwohner zählte, hat heute kaum 10,000. Das italienische Parlament, Brindisis Wichtigkeit erkennend und bemüht, den wichtigen Punkt zu neuem Leben zu erwecken, bewilligte der Regierung die Mittel, um den Hafen mit allen Anforderungen der Neuzeit zu versehen und ihn zu einem Werke ersten Ranges zu erheben. Seit dem Jahre 1866 begannen ununterbrochen die Arbeiten, und der Hafen naht seiner Vollendung. Fast neun Meter ist die Tiefe des Binnenhafens geworden, der somit den größten Dampfern entspricht, und an seinen beiden, die Stadt umgebenden Armen mit steinernen Kaien versehen ist; am östlichen Hafen auf eine Länge von 132 Meter, am westlichen Hafen, bis wohin ein Strang der Eisenbahn führt, auf eine Länge von 365 Meter. Der Außenhafen, eine halbe Stunde lang und eine viertel Stunde breit, ist vollkommen sicher, groß genug, um eine ganze Flotte aufzunehmen, und mit Dämmen eingefast.

Brindisi ist nicht nur der Ausgangspunkt italienischer Dampfer, auch englische und die des österreichischen Lloyd legen hier an; von hier aus wird jetzt am bequemsten die Ueberlandroute angetreten, nachdem Post und Passagiere mit der Eisenbahn die ganze Länge Italiens durchfahren und somit einen Vorsprung vor allen nördlicher gelegenen Häfen: Marseille, Genua, Venedig, Triest gewonnen haben. Diese Bedeutung Brindisis ist auch allseitig anerkannt worden; sie bezieht sich auf Personen, Briefe, Eilgüter, während im eigentlichen Güterverkehr Triest und Venedig den Vorrang besitzen.

Wenn es aber auf Zeitersparniß ankommt, dann hat allemal Brindisi den Vorrang. Die bisherige Ueberlandpost von London über Calais und Marseille nach Alexandria brauchte 164 Stunden; via Brenner und Brindisi wurde sie auf 150 Stunden und via Mont-Genis-Tunnel auf 147½ Stunden abgekürzt.

Neben dem Brief- und Personenverkehr ist aber wesentlich der Güterverkehr zu berücksichtigen. Es wird keinem Spediteur einfallen, seine Güter mit der Eisenbahn für theures Geld nach Brindisi zu senden und sie dort auf Schiffe umladen zu lassen, wenn er sie gleich in Venedig oder Triest verladen kann. Triest wird für den Osten seine Bedeutung behalten, wenn ihm auch die türkischen endlich der Vollendung entgegengehenden Bahnen Abbruch thun werden. Venedig, das so lange in seinen Lagunen geschlummert, das von seinem gewaltigen Rivalen Triest überholt wurde, es wird auch wieder sich aufraffen; seine Lage nahe an den drei Uebergangspunkten der Alpen Mont-Genis, Gotthard, Brenner wird ihm nun wieder die Vortheile bringen, die seit dem Zeitalter der Entdeckungen verloren gingen; es kann wieder die Königin der Adria werden, wenn seine Canal- und Hafenhauten in den Stand gesetzt werden, welchen die Gegenwart erheischt.

Venedig, nachtgeborgen,  
Für dich giebt's keinen Morgen.  
Stirb mit verhülltem Haupte  
Entthronte Königin!

So sang einst Alfred Meißner und es schien als ob der Dichter Recht behalten sollte. Wir haben aber jetzt die Symptome eines Wiedererwachens und Gesundens vor uns. In diesen Tagen ist die größte Dampfergesellschaft der Welt, die „Peninsular and Oriental Company“ bei der italienischen Regierung darum eingekommen, die alte Lagunenstadt zum Ausgangspunkte ihrer adriatisch-ägyptischen Fahrten machen zu dürfen. Und diese Gesellschaft ist berühmt wegen ihrer transatlantischen Spürnase, die Dampfer mit dem P. und O. im Wimpel, sie sind überall da zuerst, wo ein neuer Weltverkehrspunkt eröffnet wird. An der Säule des Markuslöwen wird wieder das Handelstreiben des Mittelalters rege und Massilia schaut neidisch herüber nach der Rivalin am adriatischen Meere. So lenkt der Weltverkehr in neue Bahnen; in ihm ist nicht Ruhe noch Raft und hat er die alten Straßen ausgetreten, dann sucht er wiederum neue, bringt vergessene Plätze in Aufnahme und stürzt blühende Städte herab von dem innegehabten Throne.

Richard Andree.