



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Handke, H.: Larasch.

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

halber außer Betracht gelassen, daß seit 1905 wiederum eine beträchtliche Zunahme des ergänzungssteuerpflichtigen Vermögens eingetreten ist. („Statistisches Jahrbuch für den Preussischen Staat“ von 1910. S. 257.) — Die vorstehende Untersuchung bestätigt also vollkommen, was von vornherein angesichts der Höhe des gesamten zur Vererbung kommenden Vermögens als wahrscheinlich angesehen werden mußte.

Gesetzt aber, daß die vorgelegte Berechnung doch noch zu optimistisch wäre, daß auch die bezeichneten amtlichen Feststellungen nicht zuverlässig seien, gesetzt, daß man nur auf die Hälfte des veranschlagten Jahresertrages rechnen könnte, auf 250 Millionen, — nun so wäre es dringend wünschenswert, im Interesse des Reiches und der Steuerzahler, lieber heute als morgen die Reform ins Werk zu setzen!



Larasch.

Von Dr. H. Handke=Berlin



Es war ein glühend heißer Tag, an dem ich mich vor zwei Jahren von Tanger kommend Larasch in zweitägigem Ritt näherte. In sehr früher Morgenstunde waren wir am zweiten Tage von unserem Zeltlager aufgebrochen. Stundenlang ritten wir Hügel auf Hügel ab durch eine schwarze oder rote, sonnenverbrannte, steppenartige Landschaft, aus deren Monotonie sich die lakteenumgebenen Dörfer, deren wir am ersten Tage so viel gesehen hatten, immer seltener hervorhoben. Auch die zahlreichen Enten und Tauben und die weißen, stets bei dem weidenden Rindvieh zu findenden Kuhreißer wurden seltener; an ihre Stelle traten große, sich in den Lüften wiegende Habichte, deren Flügel im Scheine der Sonne in denselben Farben leuchteten, wie die eigenartigen japanischen Vogelbrachen, die uns so unwahrscheinlich erscheinen und doch von einer scharfen Naturbeobachtung zeugen. Eine traurige Unterbrechung, die an den Bürgerkrieg mahnte, der das jetzt so ruhige Land vor kurzem heimgesucht hatte, boten ein paar am Wege liegende verbrannte Häuser in einem Palmengarten, der ebenfalls verbrannt war. Hier hatte vor wenigen Wochen ein Gefecht stattgefunden zwischen dem hasidischen Raib Ermitz und dem asifischen Raib Bu Audez, bei dem die Häuser durch Kanonen zusammengeschossen und verbrannt worden waren. Es war schon recht heiß, als wir nach etwa fünfstündigem Ritt gegen 10¹/₂ Uhr an einem Bach Frühstückskraft machten, in dessen flachem Wasser zahlreiche Schildkröten uns eine kleine Gratisvorstellung gaben, sich um die von uns ins Wasser geworfenen Melonenschalen jagten und gierig nach der grünen Quaste der

Reitpeitsche schnappten. In glühendster Sonnenhitze ritten wir um 11³/₄ Uhr weiter, da uns unser Führer versichert hatte, wir könnten in zwei Stunden in Laräsch sein. Jedes Gespräch verstummte. Bleierne Langeweile lastete auf unserer Karawane. Kaum, daß ein dicht vor uns ausbrechender, sich in dem dürren Unterholz mit rasender Schnelligkeit verbreitender Waldbrand unsere Aufmerksamkeit auch nur vorübergehend fesselte. Nur hin und wieder drang von dem Meer, dem wir uns allmählich näherten, ein kühler Lufthauch zu uns. Er weckte Sehnsucht nach dem nassen, uns noch unsichtbaren Element, während sich unser Weg endlos zwischen den sonnenverbrannten, mit Gestrüpp und Dornen bedeckten Hügeln dahinzog. Aus den zwei Stunden waren längst vier und mehr geworden, ohne daß wir Laräsch auch nur zu sehen bekommen hätten. Endlich tauchte aus der Ferne der blaue Ozean auf, und bald erblickten wir am Rande der Brandung Laräsch. Seine weißen Häuser grüßten vom anderen Ufer des Flusses L'Kus herüber. Noch immer zog sich der Weg endlos dahin. Zunächst durch ein großes Dorf, dann wieder über Hügel, durch Dornestrüpp, über Sanddünen und schließlich über einen Fluß bis zum Ufer des Luffos.

Aber kein Kahn, keine Fähre stieß ab, um uns zu holen. Wir lagen auf dem Bauch am Strande und schauten dem Spiel des Ozeans zu, blickten hinüber nach den weißen Häusern von Laräsch, der zinnengekrönten Stadtmauer, von der in der Nähe des Hafentors drei von ihren Lafetten gefallene Kanonen aus portugiesischer Zeit gar finster zu uns herüberschauten, und auf die malerisch sich aufbauende Kasbah. Schließlich tritt unser Schußsoldat Raib Abd Slam in Funktion und ruft nach dem Fährmann. „Später,“ tönt es zurück, „die Flut strömt zu stark in den Fluß hinein.“ Es kann also Abend werden. Schließlich taucht in einem kleinen Boot ein Europäer bei uns auf und entpuppt sich als der Besitzer des spanischen Hotels in Laräsch. Wir überlassen die Tiere und das Gepäck den Treibern und folgen ihm in seinem Boot zum Hotel, wo wir bald nach einem kurzen Marsch durch enge holprige Gassen und Durchgänge bei Tee und Kognak den fast verlorenen Lebensmut wiederfinden. Und es ist schön hier oben auf dem Söller des unmittelbar an und teilweise auf der Stadtmauer aufgebauten Hotels, zu dem das Brausen der Brandung heraufdringt. Hier kann der Blick in die Weite schweifen, westwärts zum Ozean zu dem heute angekommenen Dampfer von Tanager, geradeaus auf den durch die böse Barre vom Meer getrennten Binnenhafen, und weiter ostwärts zu den drei friedlichen alten portugiesischen Kanonen und drei alten Arabern, die ihr Haschischpfeifchen rauchend unter einem einfachen Sonnendach dicht daneben hocken. Wir blieben die Nacht im Hotel, während wir ursprünglich beabsichtigt hatten, in unserem Zelt zu schlafen; wir bedauerten es auch nicht, nachdem wir den Fondak, die arabische Herberge, in der die Karawanen übernachteten, gesehen hatten. Der ganze Boden des Hofes war wohl handhoch mit Stroh und Streu bedeckt. Dem Araber, der gewöhnt ist, auf einer dünnen Decke auf dem Boden zu schlafen, mag das vielleicht

als idealer Lagerplatz erscheinen. Wer jedoch an das Ungeziefer denkt, das in derartigem seit langem nicht erneuerten Stroh haust, das allnächtlich anderen Karawanen als Lagerstätte dient, wird nicht nur saubere Betten in einem leidlichen Hotel, sondern selbst die harte Erde im Freien als Nachtquartier vorziehen. Mit unseren Leuten, die später auf einem großen Kahn den Fluß passiert hatten, trafen wir bei einer Wanderung in der Stadt zusammen. Auch sie vermieden vorsichtig den Fondal und zogen es vor, auf einem großen Platze vor dem Westtor unmittelbar unter den Zinnen der alten Festung das Zelt aufzuschlagen.

Larasch gewährt besonders bei der Ankunft von Norden einen außerordentlich malerischen Anblick mit seinen weißen Häusern, die an einem ins Meer vorspringenden Felsen emporklimmen. Besonders interessante Baulichkeiten treten nicht hervor, trotzdem dort lange die europäischen Gesandtschaften ihren Sitz hatten, bevor sie nach Tanger übersiedelten. Doch macht die ganze Stadt mit ihrer mittelalterlichen Befestigung einen außerordentlich malerischen Eindruck, der an den manches mittelalterlichen Bergnestes in Deutschland erinnert. Wie bei allen orientalischen Städten ist der Eindruck, den die Stadt aus der Nähe macht, wesentlich ungünstiger. Überaus enge, holperige, bergauf und bergab führende Straßen, die eher an alte Durchgänge und Winkel als an europäische Straßen erinnern, drücken ihr einen Stempel von Armseligkeit und Verkommenheit auf, so ewig schön auch der Blick auf die See und die majestätisch gegen die Felsen anrollenden Wogen des Atlantischen Ozeans ist.

Doch ist es an sich falsch, an orientalische und wohl an alle in heißeren Zonen gelegenen Städte unseren Maßstab eines zweckentsprechenden Städtebaues anzulegen. Die engen, vielfach gewundenen Gassen und Gäßchen gestatten der Sonne viel weniger den Zutritt als unsere breiten Straßen und sind daher dem Klima weit mehr angemessen. Ebensovienig darf man von dem unansehnlichen Außern der Häuser und ihren oft spelunkenartigen Eingängen ohne weiteres auf ein verwahrlostes Innere schließen. Im Gegenteil herrscht vielfach gerade in den äußerlich so ärmlichen Judenwohnungen ein gediegener Wohlstand und Komfort, wie auch fast alle Juden über eine saubere und gediegene Festtagskleidung verfügen. Wir waren nämlich gerade am Vorabend zweier jüdischer Festtage eingetroffen und hatten nicht nur Gelegenheit, die Juden in ihrem Festgewand auf der Straße zu beobachten, sondern auch manchen Blick in ihre Wohnungen zu tun, deren Türen offenstanden, — wohl auch deshalb, um mit dem dort herrschenden Wohlstand etwas zu prozen. Überhaupt scheint es den Juden in Marokko bei weitem nicht so schlecht zu gehen, wie man allgemein annimmt; sie scheinen durchaus nicht genötigt zu sein, ihren Reichtum, wie vielfach behauptet wird, zu verbergen. So gehört auch in Larasch das schon von weitem auffallendste und eleganteste Haus, das sich auffällig aus dem Gewimmel niedriger Häuser erhebt, einem Juden, der allerdings wohl der Schützling irgendeiner europäischen Macht sein dürfte. Es steht zwar unmittelbar

neben dem französischen Konsulat, das daneben einen geradezu ärmlichen Eindruck macht.

Am imposantesten repräsentiert sich in Larash die alte Festung, deren Zinnen noch mit zahlreichen alten Kanonen bestückt sind. Man kann sie allerdings nur von außen betrachten, da das Betreten verboten ist. Interessant und von einem gewissen großen Zuge ist auch der mit Säulengängen umsäumte Sockel oder Markt, auf dem jedoch nur Lebensmittel und gewöhnliche Gebrauchsartikel, die kein besonderes Interesse erwecken, feilgehalten werden, wie überhaupt Larash einer besonderen autochthonen Industrie entbehrt. Ebenso vergebens wird man auch auf der Kasbah, dem Sitz der Regierung, nach interessanten und imposanten Baulichkeiten Umschau halten, wenngleich anderseits Marokko für die moderne Malerei noch immer unentdeckt ist; denn selbst im eigentlichen Orient wird man nicht so viel verfallene malerische Winkel und architektonische Details finden wie in marokkanischen Städten. Außerdem aber besitzen viele dieser nach außen so unscheinbaren Häuser wunderbare Innenhöfe, mit dem spanischen Wort Patio benannt, in denen sich ein großer Teil des arabischen Lebens abspielt. Diese mit ihren schönen, nach innen gerichteten Fassaden und Säulengängen versehenen Innenhöfe gewähren ebenso wie in Spanien einen Einblick in eine hochentwickelte Wohnungs- und Innenkunst und zeigen, daß hinter den von außen so verwahrlost aussehenden Mauern sich eine hochentwickelte Kunst verbirgt.

Wir hielten uns in Larash auch noch am nächsten Tage auf und passierten erst nach einem guten warmen Abendbrot im Hotel, der letzten warmen Mahlzeit für eine Reihe von Tagen, mit Erlaubnis des Paschas nach Sonnenuntergang das Tor, um in unseren Zelten zu übernachten, da wir am nächsten Morgen früh aufbrechen wollten. Es war ein unendlich malerischer Fleck Erde, auf dem die Zelte standen, unter den jahrhundertalten Kanonen der Zitadelle, unmittelbar am Rande der steil zum Meere abfallenden Küste. In eigentümlich phosphoreszierendem Lichte leuchtete die Brandung durch das Dunkel der Nacht zu uns herauf, während gleichzeitig das einformige Rauschen der See an unser Ohr drang und uns in Schlummer sang. Ganz ungestört sollte dieser allerdings nicht sein, denn an diesem Abend begann der Ramandan, der arabische Fastenmonat, der durch eine von allen Hunden der Stadt wirkungsvoll mit Gebell begleitete allgemeine Schießerei eingeleitet ward.

* * *

Bekanntlich ist die Konzession zur Erbauung eines modernen Hafens in Larash noch aus der Zeit des früheren Sultans Abdul Afis einem deutschen Konsortium übertragen und später mit vieler Mühe von der deutschen Diplomatie gegen die französischen Monopolbestrebungen aufrecht erhalten worden. In Deutschland hat man dieser Errungenschaft vielfach mit gemischten Gefühlen gegenübergestanden. Man hat darauf hingewiesen, daß der Handelsverkehr in

anderen marokkanischen Häfen wesentlich größer und stetiger sei als in Larasch, und weiterhin daraus den Schluß gezogen, daß Deutschland bei dieser Konzession wieder einmal schlecht abgeschnitten habe, obwohl die Zahlen der Ein- und Ausfuhrstatistik von Larasch unserer deutschen Diplomatie, die sich um die Konzession sehr große Mühe gegeben hat, doch ebenfalls bekannt gewesen sind. Zweifellos ist der Hafenbau in Larasch, ebenso wie jede sonstige auf die Erschließung von Marokko gerichtete Politik, bis zu gewissem Grade eine Zukunftsspekulation, obwohl auch die bisherigen Ausfuhrziffern von Larasch schon groß genug sind, um die Anlage eines modernen Hafens zu rechtfertigen. Hat doch ganz Marokko mit einer Bevölkerung von rund 16 Millionen gegenwärtig nur einen Außenhandel von 30 bis 50 Millionen Mark, welche Zahl es bereits im Jahre 1876 erreichte, während es an sich ohne Schwierigkeiten einen Außenhandel von ein paar hundert Millionen Mark haben könnte, sofern es nur gelänge, dieses fruchtbarste Land der Welt, wie es der französische General D'Amade sehr richtig nennt, von dem auf ihm lastenden wirtschaftlichen und politischen Druck zu befreien. Ganz bevorzugt ist nach dieser Seite aber das Küstengebiet, das schon Professor Fischer, der bedeutendste wissenschaftliche Erforscher der Atlasländer, als klimatisch in hohem Grade günstig bezeichnet. „Es vereinigt mit hoher, aber ungewöhnlich gleichmäßiger Wärme periodische Niederschläge, welche im Norden als reichlich, in Mittel- und Südmarokko als für die Pflanzenwelt und den Anbau des Bodens in der Regel genügend erscheinen, um so mehr, als die Luft aus örtlichen Gründen stets einen hohen Feuchtigkeitsgehalt hat, Nebel und Dunstbildung eine häufige, Bewölkung keine seltene Erscheinung ist und Taufälle die Regen um so wirksamer ergänzen, als im Küstengebiet eine Bodenart vorhanden ist, welche ganz besonders geeignet ist, die Feuchtigkeit aufzunehmen und festzuhalten.“ Ebenso günstig hat sich Professor Fischer über das breite Alluvialtal des Luffos ausgesprochen, an dessen Mündung Larasch liegt, und das wir bei der Fortsetzung unserer Reise nach Fes am nächsten Tage passierten. Trotzdem das Land so gut wie gar nicht angebaut war, und sich nur kolossale Herden ungezählter Viehs, die angeblich dem Sultan gehören sollen, auf ihm tummelten, machte es den Eindruck außerordentlichster Fruchtbarkeit. Sie könnte zweifellos noch ganz bedeutend gesteigert werden, wenn man das reichliche Wasser des Luffosflusses zur Bewässerung verwenden würde, was bei dem dort fast andauernd wehenden Wind ohne Schwierigkeit mittels geeigneter Turbinen zu erreichen wäre, um so mehr, als der Wasserstand dort sehr hoch ist und die Irrigationswässer infolgedessen nur um wenige Meter gehoben zu werden brauchen. Was dieses Land bei geeigneter Bewässerung hervorbringt, haben wir später in Fes gesehen, wo die Wässer des Fesflusses schon seit Hunderten von Jahren der Bewässerung der Stadt und der Umgegend dienen. Über die Möglichkeit einer derartigen Bewässerung schreibt Professor Theobald Fischer: „Bei künstlicher Veriefelung, für welche in dem breiten Alluvialtal des Luffos zwischen El-Ksar-el Kebir und

Larasc in der Tiefebene des Gharb mit Hilfe des Sebu und seiner Nebenflüsse Ued Rdem, Ued Beht u. a., dann an der Küste zwischen Rabat, Casablanca und Msemur die reichlichsten Wasservorräte und geeigneter Boden auf viele Tausende von Quadratkilometern vorhanden sind, ließen sich hier unter weit günstigeren Bedingungen wie in den südlichen Mittelmeerländern Zuckerrohr, Baumwolle, Reis, Mais, Apfelsinen und andere Aurantiaceen, Bananen und dergleichen ziehen und Huertas anlegen, welche die von Valencia oder Malaga tief in den Schatten stellen würden.“

Außerdem darf man nicht vergessen, daß Larasc der natürliche Hafen für die etwa 180 Kilometer im Lande gelegene, rund hundertundsechzigtausend Einwohner zählende Hauptstadt des Landes, Fes, ist, dessen Bedarf an europäischen Artikeln jeder Art andauernd steigt und bei einer wirtschaftlichen Erschließung zweifellos noch weit mehr steigen würde. Auch sein Export ist sehr entwicklungsfähig, da in Fes uralte Industrien und Handwerke ansässig sind, deren guter Ruf weit verbreitet ist, wenngleich sich jetzt, besonders auf kunstgewerblichem Gebiete, vielfach ein gewisser Rückgang in der Feinheit der Arbeit bemerkbar macht. Trotzdem werden einzelne Feser Arbeiten, wie besonders die gelben Pantoffeln, die aus gutem Tafelleider gearbeitet werden, in ganz Nordafrika bis nach Ägypten hin gesucht. Mit dem Einzug modernen Geistes in Fes steigen die Ausichten, die Larasc als Hafenplatz hat, naturgemäß ganz bedeutend, besonders da das Gelände für den Bahnbau keine Schwierigkeiten macht.

Gegenwärtig stehen die Import- und Exportziffern Larasc's im engen Zusammenhange mit der jeweiligen politischen Lage des Landes. Sobald im Innern Unruhen entstehen, werden gewöhnlich zuerst die Wege von Tanger nach Wasan, Alkazar und Fes unsicher und ungangbar, da sie über eine Reihe von Hügelketten führen, die den unzufriedenen Elementen Schutz bietet. Dann bewegt sich der Import- und Exportverkehr zwischen den Städten im Innern und der Küste ausschließlich über Larasc, da die Wege von Larasc nach Alkazar, Wasan, Fes und Meknes, dem Versailles von Fes, beinahe ausschließlich durch ebenes Land und durch das Gebiet von Stämmen führen, die friedlicher gesinnt sind als die Bergbewohner. Sobald der Verkehr mit Tanger wieder hergestellt ist, nimmt der Verkehr mit Larasc wieder ab. Doch wäre es sehr wohl möglich, einen weit größeren Teil des Verkehrs mit dem Innenlande an Larasc zu knüpfen, sobald dort erst ein moderner Hafenbau entstanden ist. Die Transportkosten von Larasc nach dem Innern sind durchweg niedriger als von Tanger aus, und Larasc ist der natürliche und nächste Hafen für Fes, Meknes, Alkazar und die reiche Provinz Gharb. Schwergüter, welche schon vom Verschiffungsort aus für das Innere bestimmt sind, werden auch ausnahmslos direkt nach Larasc spediert. Von Tanger aus werden zumeist nur die wertvolleren Waren spediert, damit die in Tanger ansässigen Spediteure die Unpackung selbst vornehmen und die Waren prüfen können. Larasc braucht nur einen modernen Hafen, um es an Bedeutung für den Handelsverkehr nicht nur mit Tanger aufnehmen,

sondern Tanger sogar weit in den Hintergrund stellen zu können, da Tanger nur den einzigen Vorteil hat, Europa am nächsten zu liegen. Für den Verkehr mit dem reichen Hinterlande aber, und zwar selbst dann, wenn Ruhe und Sicherheit im Lande durchaus gewährleistet sind, ist es bei weitem nicht so günstig gelegen wie Larasch. Wenn diese günstigen Aussichten sich in seinen jetzigen Handelsziffern noch nicht ausdrücken, so liegt das daran, daß unter den jetzigen Verhältnissen der Hafen zwei bis drei Monate im Jahre infolge starker Brandung auf der Barre geschlossen ist, und auch in einem großen Teil der übrigen Zeit die Schiffe tage- und selbst wochenlang vor der Barre liegen müssen, ehe ein Löschen der Ladung möglich ist. Damit aber sind bei den großen Anlagekosten, die in einem Schiffe stecken, und den großen Betriebskosten außerordentliche Unkosten verbunden, die den Handel immer wieder veranlassen, das an sich ungünstiger gelegene Tanger zu bevorzugen, wo die Hafenverhältnisse zwar auch nichts weniger als ideal, aber immer weit besser sind als in Larasch, wo man gegenwärtig von einem Hafen überhaupt nicht sprechen kann. Die Schaffung eines modernen Hafens in Larasch würde sicher zur Folge haben, daß die Schiffsfrachten zum mindesten denjenigen Tangers gleichgestellt würden, was schon ausreichen würde, um eine außerordentliche Belebung des Handels hervorzurufen. Larasch selbst würde an Umfang zunehmen, da die Stadt viel zu eng ist für die Anzahl der dort ansässigen Bewohner. Ein Anstoß würde genügen, um ähnlich wie in Tanger und anderen Städten eine Vergrößerung außerhalb der jetzigen Stadtmauern zu bewirken, was eine vermehrte Bautätigkeit und damit wieder eine verstärkte Einfuhr von Baumaterialien zur Folge haben würde. Die voraussetzliche Erhöhung des Warenumsatzes, welche ein modern angelegter Hafen in Larasch bewirken würde, läßt sich naturgemäß ziffernmäßig ebensowenig bestimmen, wie etwa der mögliche Warenumsatz eines modern reorganisierten Marokko.

Für den Handel von Larasch dürfte die nachstehende Statistik des Imports und Exports von den Jahren 1904 und 1905, die letzte, die uns zugänglich ist, von Interesse sein. Was den Export betrifft, so entfallen drei Viertel der exportierten Waren auf Fes und die Provinzen zwischen Fes und Alkazar und ein Viertel auf die Umgebung von Larasch. Von dem Import dienen nach der Angabe von Sachverständigen etwa ein Viertel dem Lokalverbrauch und dem Verbrauch der umliegenden Gegend von Larasch, ein Viertel dem Verbrauch von Alkazar, Wasan, Meknes und die Hälfte für den Verbrauch von Fes. Wie sehr die Import- und die Exportziffern in diesem hauptsächlich auf der Landwirtschaft beruhenden Lande von der Ernte abhängig sind, zeigt die Einfuhr- und Ausfuhrstatistik der beiden Jahre sehr deutlich. Das Jahr 1904 war für die nördlichen Provinzen kein günstiges Erntejahr, weshalb vom südlichen Marokko, welches eine vorzügliche Ernte hatte, Gerste und Weizen im Umfange von 2190 Tonnen importiert wurde. Ein ausgesprochenes Mißjahr war jedoch das Jahr 1905. Es hatte zur Folge, daß der Import hauptsächlich durch die ver-

mehrte Einfuhr von Mehl, Nahrungsmitteln und Zucker, als Ersatz für die Missernte, fast auf das Dreifache stieg, während der Export um etwa 25 Prozent fiel.

Statistik des Importes und Exportes des Hafens von Larash pro 1904/05

Import		1904	1905
Alkohol in Fässern	Tonnen	82	60
Baumwollwaren, Baumwolle roh	"	506	490
Baumaterialien	"	"	400
Chemische Produkte	"	114	150
Eisen-, Stahl-, Emaille- und Blechwaren	"	305	344
Glaswaren	"	20	94
Kaffee	"	20	44
Kerzen	"	94	395
Mehl	"	756	7675
Metalle, Kupfer, Messing	"	15	"
Möbel	1424 Kisten	"	150
Nahrungsmittel, Weizen, Gerste	"	291	2369
Papier	"	42	7
Petroleum	"	80	265 (8000
Streichhölzer	"	16	40 285
Tee	"	66	40 (1349
Tonwaren, Porzellan	"	48	50 418
Tuche	"	8	"
Seide, roh	"	21	20
Zucker	"	2967	4357
Tonnen		5451	16950
Import von Gerste und Weizen von den südmarokkanischen Häfen		2190	

Export		1904	1905
Bohnen	Tonnen	72	
Kanariensaft	"	907	266
Datteln	"	53	55
Därme	"	8	3
Eier	"	40	9
Ghazul (Seifenstein)	"	162	136
Geflügel	"	10	5
Kleider (maurische)	"	20	14
Knochen	"	50	
Rindshäute	"	81	124
Sergihne (Seifenwurzel)	"	41	76
Schaffelle	"	24	332
Wachs	"	50	21
Wolle	"	281	231
Ziegenfelle	"	220	286
Ziegenhaare	"	20	17
Tonnen		2039	1575

Für den deutschen Handel dürfte von besonderem Interesse die nachstehende Statistik über die Einfuhr deutscher Waren nach Larasc̄ und die Ausfuhr von Larasc̄ nach Deutschland von den Jahren 1908 und 1909 sein, die uns von bestunterrichteter Seite zugeht.

Larasc̄, im Januar 1910.

Statistik über Einfuhr deutscher Waren im Hafen von Larasc̄.

Gattung	1909		1908	
	Tonnen	Wert in Mark	Tonnen	Wert i. M.
Alkohol, Wein, Bier	77,8	29100	8,9	4000
Baumaterialien	—	—	0,3	400
Chemische Produkte	40,6	26350	0,5	1500
Eisen, Stahl in Barren	51,8	13900	182	31000
Eisenwaren, grobe	14,3	17200	—	—
Glaswaren	7,2	8150	6,5	7000
Holzwaren	30,4	3600	2	2400
Kurz- und Emaillewaren	32	36260	14	12000
Kaffee	1,9	1915	0,7	700
Metallwaren	5,5	13200	—	—
Möbel	—	—	0,5	400
Papier	6,9	2200	2,5	700
Reis	34	10500	6,6	1800
Säcke, leere	18	7300	51,4	20300
Spezereien	11,8	19000	5	4000
Tee	88,7	113500	23,4	30000
Tonwaren	5,3	10050	2	4200
Tuch- und Wollwaren	4,1	33500	3	15100
Weißblech	—	—	3	3000
Zucker	1261	423800	121	40700
Diverse Waren	7	12000	—	1000
Total	Σ. 1698,3	M. 781525	Σ. 433,3	M. 180200

Statistik über Ausfuhr von Larasc̄ nach Deutschland.

Produkt	1909		1908	
	Tonnen	Wert in Mark	Tonnen	Wert i. M.
Bohnen	2464	354800	2910	402300
Kanariensaat	195	37500	5	800
Därme	8,9	19200	5	10400
Erbsen	16,8	3350	—	—
Gerste	44,4	4350	1322	149300
Rindschäute	—	—	4	3900
Schaffelle	18	11450	—	—
Wachs	24	59280	13,5	34800
Weizen	410	67500	1196	200900
Wolle	52,6	54700	12	12600
Total	Σ. 3233,7	M. 612130	Σ. 5467,5	M. 815000

Auch die Statistik dieser beiden Jahre zeigt wesentliche Unterschiede, die mit der wirtschaftlichen und politischen Lage des Landes zusammenhängen. Das Jahr 1908 ist das Jahr des Bruderkrieges zwischen Abdul Aziz und Mulay Hafid. Er wirkte naturgemäß lähmend auf die Einfuhr, während andererseits die leidliche Ernte einen ziemlich hohen Export von Gerste, Weizen und Bohnen zur Folge hatte.

Die Frage, ob und mit welchen Schwierigkeiten in Larasc eine moderne Hafenanlage zu schaffen ist, läßt sich naturgemäß von einem Laien, der sich einmal einen Tag an Ort und Stelle aufgehalten hat, nicht lösen. Die Schwierigkeit beruht augenscheinlich in der großen dem Lande vorgelagerten Barre, die sich an vielen Orten der marokkanischen Küste, vielleicht sogar überall findet, und deren Ursachen naturgemäß sorgfältig studiert werden müssen, ehe man daran denken kann, den Kampf mit ihr aufzunehmen. Gelingt es, diese Barre in genügender Breite zu durchbrechen und durch entsprechende Hafenhauten diese Einfahrt aufrecht zu erhalten, so dürfte gerade Larasc mit seinem an sich tiefen und breiten Flußbett des Luffos die beste Lage für eine vorzügliche Hafenanlage haben, da das bereits jetzt als Binnenhafen dienende Flußbett des Luffos augenscheinlich ohne allzu große Kosten erweitert und vertieft werden könnte. Auch dürfte die Unterhaltung dieses Hafens nicht allzu große Kosten verursachen, da der Luffos auf seinem langen Laufe durch ebenes Gebiet den größten Teil seiner Sinkstoffe abgesetzt haben dürfte, und daher eine Verandung und Verschlammung des Hafens durch diese Sinkstoffe nicht zu befürchten wäre. Aber auch für tiefgehende, große Schiffe dürfte es nicht allzu schwierig sein, bei dem felsigen Untergrund der Küste nach dem Meere zu einen entsprechenden Seehafen zu schaffen, sofern es der Kunst des Hafenhauers nur gelingt, die durch die Barre gegebenen Schwierigkeiten zu beseitigen.

Der jetzt in Larasc von einer deutschen Firma in Angriff genommene Bau eines modernen Hafens ist selbstverständlich für den deutschen Handel von großer Bedeutung. Aber mit der Schaffung moderner Verkehrseinrichtungen ist es noch lange nicht getan. Mehr als bisher noch muß der deutsche Handel bestrebt sein, das marokkanische Absatzgebiet zu studieren und seine Einfuhr den marokkanischen Bedürfnissen anzupassen. Das geschieht leider noch nicht in genügendem Maße. Vor allem müßten mehr als bisher deutsche Exportfirmen Niederlagen im Lande, und zwar nicht nur in den Küstenstädten, sondern auch im Innern des Landes, errichten. Denn nachdem sich England politisch aus Marokko zurückgezogen hat, hat Deutschland die englische Konkurrenz, abgesehen von einzelnen Artikeln, wie besonders Baumwollwaren, in denen England unerreicht dasteht, nicht mehr so zu befürchten. Mit der französischen Konkurrenz, deren Exportfähigkeit künstlich durch Exportprämien aufrecht erhalten werden muß, weil Frankreich infolge der hohen Schutzzölle vielfach zu teuer produziert, wird es aber die deutsche Industrie und der deutsche Handel wohl aufnehmen können. Nachdem durch das Abkommen mit Frankreich unserer wirtschaftlichen

Betätigung in Marokko loyale Behandlung zugesichert worden ist, wird die deutsche Diplomatie, nachdem sie so viel preisgegeben hat, hoffentlich Frankreich in dieser Hinsicht auf die Finger sehen und zur loyalen Erfüllung seiner eingegangenen Verpflichtung anhalten.



Die Verwertung der Staatsarchive in Preußen und in Frankreich

Von Heinrich v. Poschinger



Am 31. August 1867 erließ der Präsident des Staatsministeriums Graf von Bismarck seine erste Instruktion für die Beamten der Staatsarchive in den Provinzen*). Hinsichtlich der Benutzung archivalischer Dokumente zu wissenschaftlichen Zwecken bestimmte er, daß Auszüge, Notizen und Abschriften der Archivbenutzer vor jedem weiteren Gebrauche dem Archivvorstande vorgelegt werden müssen; sie werden erst dann frei verfügbares Eigentum, wenn der Archivvorstand den weiteren Gebrauch für zulässig erklärt. Diese Bestimmung atmete unzweifelhaft noch ein Gefühl der Ängstlichkeit hinsichtlich der Benutzung der Staatsarchive, die aber Bismarck im Laufe der Zeiten ganz überwunden hat.

Wie stiefmütterlich für das Archivwesen bis zum Jahre 1875 gesorgt war, erhellt aus dem Umstande, daß die Leitung der Staatsarchive dem vortragenden Rat des Kronprinzen, Geheimen Rat Dunder, als Nebenamt übertragen war, wofür dieser nur 3000 Mark als Gehalt bezog. Dieser Statsansatz stand noch im Entwurf des preußischen Staatshaushaltsetats für das Jahr 1875.

Bismarck bedauerte schon damals, daß in bezug auf die bessere Verwertung des Inhalts der Staatsarchive insbesondere für die neuere Zeit nichts Genügendes geschehen sei; denn er war der Ansicht, daß unrichtige Urteile über die Entwicklung der preußischen Politik bis auf die neueren Zeiten hin durch eine aus amtlichen Quellen geschöpfte angemessene Darstellung berichtigt werden müßten. Namentlich würden aber mit der gesamten gebildeten Bevölkerung auch die Vertreter der Politik, sowie die Leiter der Presse und die Gesamtheit der Beamten sichere Unterlagen zur Beurteilung unserer Politik in der Gegenwart gewinnen, deren Verständnis nur aus der Bekanntschaft mit den wahren Tatsachen hervorgehen könne. „Der Vorteil einer solchen Aufklärung würde sich in unseren Parlamenten bald bemerklich machen, da die Opposition in denselben

*) Abgedruckt in dem „Ministerialblatt für die gesamte innere Verwaltung Preußens“ Jahrgang 1867 S. 327.