



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Illusion von Saloniki

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



Die Illusion von Saloniki



österreichischen Expansionspolitikern hatte die Erwerbung von Saloniki so lange als ein politisches Ideal vorgeschwebt, daß sie seinem Verlust nachgetrauert und kaum bemerkt haben, daß sie nichts als ein falsches Ideal verloren haben. Man hatte sich von der Bedeutung, die Saloniki für die Monarchie haben sollte, ein Trugbild gemacht, das nicht nur das öffentliche Urteil Österreichs und Deutschlands, sondern auch das anderer Mächte stark beeinflusst hat, und das den tatsächlichen Verhältnissen gar wenig entsprach.

Für die Ansicht, daß Österreich-Ungarn die Erwerbung Salonikis erstrebte, werden unter anderen häufig Äußerungen angeführt, die der verstorbene Kronprinz Rudolf bald nach dem Berliner Kongreß getan zu haben scheint. Aber diese Äußerungen des unglücklichen Prinzen wird man für die wirkliche Politik der Monarchie kaum als beweiskräftig annehmen, wenn man bedenkt, daß er im Jahre 1878 gerade zwanzig Jahre alt war, und daß er noch sechs Jahre später, als er seine Orientreise machte, in den dortigen Hauptstädten fremde Diplomaten durch seine große Unkenntnis der Verhältnisse überraschte. Die amtliche Politik der Monarchie kommt vielmehr in dem Vertrag zum Ausdruck, den sie 1881 mit Serbien abschloß, und worin sie diesem die Anwartschaft auf das Vilajet Kossowo und das Bardartal zuerkannte, während sie Saloniki davon ausschloß, weil sie diesen Hafenplatz den Griechen zudachte.

Auf die politische Phantasie indessen hat Saloniki bis zum letzten Balkankriege eine gewisse Faszination ausgeübt. Doch der Gesichtspunkt, aus dem man die Frage betrachtete, blieb nicht derselbe. Anfänglich hatte man an Saloniki von dem Gesichtspunkt einer politischen Kompensation gedacht, für den Fall, daß die Russen Konstantinopel nähmen. Später betonte man die wirtschaftliche Bedeutung Salonikis, und in dem neuen Jahrhundert tritt diese Betrachtung bei weitem in den Vordergrund. Unter diesen zahlreichen Darstellungen dessen, was sich österreichische Expansionspolitiker in dem letzten Jahrzehnt von Saloniki versprochen, wählen wir die des angesehenen Wiener Publizisten Leopold Frh. von Chlumetzky, und zwar greifen wir auf sein 1906 erschienenenes Buch „Österreich-Ungarn und Italien“ zurück, in dem wir diese Gedanken noch unbeeinflusst von den letzten Balkanereignissen dargelegt finden. Chlumetzky betont, daß das Interesse der Monarchie sowohl in Albanien als in Mazedonien in erster Linie ein negatives sei, nämlich zu verhindern,

daß dieses Gebiet unter eine fremde Herrschaft käme. Daneben aber habe Österreich-Ungarn ein sehr namhaftes positiveres Interesse in Mazedonien, nämlich „sich den kommerziellen Weg über Saloniki offen zu halten, frei von jedweden beengenden fremden Einfluß“*).

Das ist, um es gleich vorweg zu bemerken, ein Ziel, das durchaus einleuchtet und dessen Berechtigung niemand bestreiten kann. Diese Forderung würde darauf hinauslaufen, daß erstens die österreichisch-ungarische Warenausfuhr und -einfuhr zwischen Saloniki und der Grenze unter Zollverschluss in plombierten Wagen versandt werden könnte, und zweitens, daß es auf dieser Strecke durch ein völkerrechtliches Abkommen gegen jede tarifarische Differentialbehandlung und gegen Verwaltungsschikanen gesichert würde. Österreich-Ungarn hätte nun auf der Londoner Botschafterkonferenz sehr wohl verlangen können, daß die Mächte sein Anrecht auf eine völlig ungehinderte Durchfuhr nach Saloniki anerkannten, und keine der Mächte hätte ihm dies versagen können. Es ist nicht bekannt geworden, daß dies geschehen ist. Dagegen hat die Monarchie direkte Verhandlungen mit Griechenland und Serbien begonnen; ein Handelsvertrag mit Griechenland ist dem Abschluß nahe, während die Verhandlungen mit Serbien über die orientalischen Bahnen noch wenig von der Stelle gekommen sind.

Serbien seinerseits hat ebenfalls Verhandlungen mit Griechenland eröffnet. Eine serbisch-griechische Kommission ist bereits im März zusammengetreten und verhandelt über die Errichtung einer Freihandelszone in Saloniki, wohin die serbische Warenausfuhr in plombierten Waggons direkt versandt werden soll und in der Serbien Grundbesitz erwerben darf, um Stallungen für das ausgeführte Vieh zu bauen, und ferner über eine Herabsetzung der Frachttarife.

Aber es erscheint uns zweifelhaft, ob ein solches handelspolitisches Abkommen eine so fundamentale Bedeutung für die Monarchie hätte, als Chlumetzky annimmt, und ob Saloniki wirklich eine so große Wichtigkeit als Ausfuhrhafen für Österreich-Ungarn zukommt. Betrachten wir die Voraussetzungen, von denen Chlumetzky ausgeht: „Saloniki,“ sagt er, „ist durch seine geographische Lage dazu prädestiniert, das am weitest nach Südosten vorgeschobene Ausfallstor für den südösterreichischen und ungarischen Handel zu werden. Heute bloß eine Zukunftshoffnung, wird Saloniki in dem Augenblick eine überragende Bedeutung als wichtigster Hafenplatz des europäischen Ostens erlangen, in welchem zwei bereits im Werden begriffene Werke der Vollenbung entgegengehen: die Verbindung Salonikis mit Sarajewo und der Ausbau des kleinasiatischen Netzes, beziehungsweise der Bagdadbahn.“ Weiter sagt Chlumetzky, Saloniki werde dereinst der europäische Brückenkopf für den Verkehr nach dem Osten werden. Die Nähe Salonikis an Smyrna und dem Suezkanal mache es „zu dem einzigen Ausfallstor, welches der Monarchie den unmittelbaren Zutritt zum Mittelmeer gewähren könnte“. „Dereinst, von Vorderasien der Kultur

*) Chlumetzky, S. 62.

erschlossen, wenn die Eisenbahn Mesopotamien durchzieht und der Persische Meerbusen durch einen Schienenstrang mit Smyrna verknüpft sein wird, da wird Mazedonien als Durchzugsverkehr für den großen Überlandverkehr zwischen Mitteleuropa und Vorderasien wohl zu neuer Blüte emporsteigen und Saloniki zu großer Bedeutung gelangen*).

Diese Vorstellungen sind auch in Deutschland verbreitet, aber sie beruhen offenbar auf einer optischen Täuschung, die durch das Bild der Landkarte entstanden ist. Der Gedanke von dem großen Überlandverkehr über die orientalische und die Bagdadbahn ist eine Utopie. Nur für den Personenverkehr, die Post und hochwertige und gewichtliche Güter, die etwa in Postpaketen versandt werden können, wird diese direkte Bahnroute nach Vorderasien in Betracht kommen. Für Massengüter von schwererem Gewicht wird die Bahn niemals mit der billigen Seefracht in Wettbewerb treten können. Selbst wenn das Schicksal es anders gewollt und Saloniki in den Bereich der schwarzen Pfähle gestellt hätte, so würde die Stadt doch schwerlich im überseeischen Verkehr den Wettbewerb mit den Häfen aushalten, die Österreich und Ungarn an der Adria besitzen. Aber nicht nur Triest und Fiume, und nicht nur Marseille, sondern auch London und Hamburg können erfolgreich mit Saloniki wetteifern.

Die einfache Tatsache, daß die Bahnstrecke von Wien nach Triest um etwa 600 Kilometer kürzer ist als die von Wien nach Saloniki, macht Triest und nicht Saloniki zu dem natürlichen, kommerziellen Ausfallstor für diejenigen Gebiete Österreichs, die nicht bereits einen billigeren Weg zur See besitzen. Denn man muß bedenken, daß schon Triest von dem Zentrum der österreichischen Industrie zu weit abliegt. Die Entfernung von Triest nach Wien beträgt bereits 660 Kilometer Bahnfahrt. Ein beträchtlicher Teil des österreichischen Exports, zumal der in Böhmen und Mähren ansässigen Textilindustrie, wird nicht über Triest, sondern über Hamburg ausgeführt, wohin ihr die billige Wasserfracht auf der Elbe zu Gebote steht. Ebenso führt Österreich den größten Teil seines Baumwollbedarfs über Hamburg ein. Der österreichische Export nach Ostasien zieht noch immer den Wasserweg über Hamburg und Gibraltar vor. Die österreichischen Exporteure finden es also vorteilhafter, die Waren erst die ganze Elbe hinab und dann über Hamburg und Gibraltar zu senden, um die lange, kostspielige Bahnfracht nach Triest zu vermeiden. Dabei ist Triest, wie Anton von Moerl in seiner interessanten Broschüre „Das Ende des Kontinentalismus in Österreich“ betont, „eisenbahntariflich so begünstigt, daß Hamburg, dessen Schiffe auf dem Wege nach dem Osten den Umweg um ganz Europa machen müssen, unter der größeren Anziehungskraft Triests leiden mußte“**). Aber tatsächlich verhalten sich die Dinge umgekehrt. Triest und Fiume sind die natürlichen Ein- und Ausfuhrhäfen für Südösterreich und Ungarn,

*) Chlumetzky, S. 63, 65, 66, 233.

**) S. 171.

und die Vollendung der Lauererbahn hat Süddeutschland und die Schweiz Triest näher gebracht. Aber wenn Hamburg noch immer, trotz der österreichischen Tarifpolitik, für das Zentrum der österreichischen Industrie tarifarisch näher liegt als Triest, so läßt sich aus dieser Tatsache auch entnehmen, einen wie großen natürlichen Vorsprung Triest für den österreichischen Außenhandel vor Saloniki besitzt. Man kann sich kaum vorstellen, daß Saloniki, dessen Entfernung von Wien 1250 Kilometer (Bahnstrecke) beträgt, mit Triest ernstlich wetteifern könnte, selbst wenn man die sehr hohen Gütertarife der orientalischen Bahnen gar nicht berücksichtigt. Man hat seinerzeit ausgerechnet, daß der Seetransport von Marseille nach Saloniki etwa ein Zehntel der Bahnfracht von Marseille nach Belgrad ausmacht. Saloniki hat als Seehafen gewiß eine bedeutende Zukunft vor sich. Aber sein eigentliches Hinterland ist Serbien und Mazedonien, und nicht Österreich-Ungarn, und noch viel weniger Deutschland.

Die ganze Frage von Saloniki ist von einem Teil der deutschen Presse so behandelt worden, als ob Deutschland an dem Handel von Saloniki und an einer schließlichen Einverleibung der Stadt in die Donaumonarchie beinahe ebenso interessiert sei als unsere Bundesgenossen selbst. Wir haben es hier mit jenen Ideen zu tun, die teils wirtschaftlichen, teils politischen Ursprungs sind, und die eine Identität der deutschen und österreichischen Interessen am Balkan voraussetzen. Zeitlich stammen diese Ideen aus der Periode vor 1866, und sie sind österreichischen, bezw. großdeutsch-österreichischen Ursprungs. Sie wurden von neuem belebt durch die Beziehungen der Zentrumspartei nach Österreich, ferner durch alldeutsche Sympathien für die Deutschen in Österreich, und zuletzt durch die wieder von Österreich ausgehenden Bestrebungen, „Mitteleuropa“ als ein eigenes wirtschaftliches Interessengebiet zu konstituieren. Die ursprüngliche Idee war, daß die drei Weltreiche: das britische Reich, die Vereinigten Staaten und Rußland, sich von der übrigen Welt durch hohe Zollmauern abschließen würden, und daß sich daher das festländische Europa ebenfalls zollpolitisch einigen müßte, wenn es wirtschaftlich lebensfähig bleiben wollte. Namentlich hat der verstorbene Alexander von Pez in diesem Sinne gewirkt, der zweifellos eine bedeutende Persönlichkeit und ein guter Deutscher war, der aber nicht reichsdeutsche, sondern österreichische Interessen vertrat, und der durch seine gänzlich falsche Beurteilung Englands, das er gar nicht kannte, die öffentliche Meinung in Deutschland lange ungünstig beeinflusst hat. Die Entwicklungen der anderthalb Jahrzehnte, die auf die Veröffentlichung seiner „Studien zur neuesten Handelspolitik“ gefolgt sind, haben die Unrichtigkeit seiner Prognose dargetan. Vor allem hat England am Freihandel festgehalten. Rußland hat sich gegen den „mitteleuropäischen“, zumal den deutschen Handel keineswegs abgesperrt, und noch viel weniger gegen das deutsche Kapital; und wenn wir vielleicht damit rechnen müssen, daß der nächste Handelsvertrag mit Rußland weniger günstig ausfällt als der von 1904, so ist damit noch lange nicht bewiesen, daß Rußland bald in die Lage kommen wird, sich gegen

uns hermetisch abzuschließen. Auch ist Ostasien außerhalb der russischen Zollgrenzen geblieben. Was endlich die Vereinigten Staaten betrifft, so hat ihre Zollpolitik der MacKinley- und Dingleytarife eine gewisse Rückbildung erfahren. Südamerika steht dem deutschen Handel noch immer offen, und für die Beurteilung der gesamten Lage fällt ins Gewicht, daß Amerika gegenüber die wirtschaftlichen Interessen „Mitteleuropas“ (in diesem Fall Deutschlands) und Englands nicht auseinander-, sondern zusammengehen. Vor allem aber haben die letzten beiden Jahrzehnte nicht zu einer Trennung der Weltwirtschaft in eine Anzahl wasserdicht getrennter Abteile geführt, sondern vielmehr zu einer außerordentlich intensiven Durchdringung der Volkswirtschaft aller Länder, und damit eine weltwirtschaftliche Gemeinsamkeit geschaffen, die früher nie in diesem Maße bestanden hat. Und wie steht es mit der Interessengemeinschaft Mitteleuropas? Diese Einheit wird stets eine Utopie bleiben, da Frankreich sich nicht zum Anschluß entscheiden wird, solange der § 11 des Frankfurter Friedens in Kraft bleibt. Und die beiden „mitteleuropäischen“ Länder katechonen, Deutschland und Österreich-Ungarn? Durch die falsche Vorstellung, als ob die Interessen Deutschlands und Österreich-Ungarns im nahen Orient die gleichen seien, wird die Tatsache verhüllt, die aus den Konsularberichten, den Handelsvertragsverhandlungen und sonstigen wirtschaftlichen Berichten deutlichst hervorgeht, daß wir und Österreich am Balkan wirtschaftliche Konkurrenten sind. Das ist eine durchaus normale und gesunde Konkurrenz unter guten Freunden, in die sich glücklicherweise kein überflüssiger Handelsneid hineinmischt.

Besonders deutlich tritt diese Konkurrenz in der Geschichte der handelspolitischen Beziehungen zwischen Österreich und Serbien zutage, für die die handelspolitischen Schriften des Vereins für Sozialpolitik genügend beweiskräftiges Material zusammengetragen haben. Diese Dinge sind auch deshalb interessant, weil sie die österreichische Balkanpolitik nach dem Berliner Kongreß heller beleuchten. Die österreichische Balkanpolitik strebte damals in Serbien eine wirtschaftliche Vorzugs-, wenn nicht Monopolstellung an; und Deutschland hat diese Ansprüche Österreich-Ungarns wiederholt durch Verträge anerkannt. Auf dem Berliner Kongreß suchte die österreichische Diplomatie Serbien zu einer Zollunion mit der Monarchie zu bewegen, und noch im Jahre 1878 wurde eine Präliminarkonvention geschlossen, die eine solche vereinbarte. Aber die Slupischina verwarf sie, und die serbische Regierung schloß, um der gefürchteten wirtschaftlichen Ausfagung durch die Donaumonarchie zu entgehen, mit England und anderen Ländern Meistbegünstigungsverträge. Österreich beantwortete diesen Widerstand Serbiens mit einer Viehsperre. Das Ergebnis war, daß die endgültigen Meistbegünstigungsverträge, die Serbien einging, die meistbegünstigten Nationen von den Vorteilen ausschlossen, die Serbien seinem Nachbarn im Grenzverkehr einräumen wollte. Die Bestimmung über den Grenzverkehr bildete den wichtigsten Teil des Handelsvertrages, der 1881 zwischen Österreich und Serbien geschlossen wurde. Da hier nämlich keine

bestimmte Ausdehnung der Grenzzone ausgemacht war, so wurden die sehr bedeutenden Grenzerleichterungen, die der Vertrag festsetzte, tatsächlich auf den ganzen Umfang der beiden Staaten ausgedehnt. Österreich hat insofern, solange der Vertrag in Kraft blieb, eine Monopolstellung in Serbien besessen. Aber es hat diese Monopolstellung nicht behaupten können. Serbien gewann gegenüber dem übermächtigen Nachbarn ein bescheidenes Maß von Unabhängigkeit, als die orientalischen Bahnen ausgebaut und eine Bahnverbindung zwischen Saloniki und Belgrad hergestellt war (1889). Serbien, das ja ringsum nur Landgrenzen hat, gewann jetzt eine Bahnverbindung an das Meer. Der nächste Handelsvertrag zwischen Österreich und Serbien (1893) machte der Monopolstellung Österreichs ein Ende, indem er die Grenzzone, außerhalb deren die Grenzerleichterung bestehen sollte, auf 10 Kilometer beschränkte. Es ist bemerkenswert, daß sich diese Demarkierung der Grenzzone auch in den beiden Handelsverträgen befindet, die Deutschland mit Österreich und Serbien 1893/94 abschloß. Deutschland nahm in diesen Verträgen auch weiterhin auf sich, daß sein Meistbegünstigungsrecht dem Abschluß einer Zollunion zwischen beiden Staaten nicht hindernd im Wege stehen sollte; aber die beiderseitigen Zollerleichterungen wurden auf ihr normales Maß zurückgeführt und durften die Meistbegünstigung Deutschlands in Zukunft nicht mehr beeinträchtigen. Wir haben also die wirtschaftliche Vorzugsstellung Österreichs in Serbien nur für den Fall anerkannt, daß sie die Form einer Zollunion annähme. Von einer solchen ist Österreich-Ungarn indessen heute weiter entfernt denn je. Schon bald nach dem ersten Vertrag mit Serbien (1878) bekämpften die ungarischen Agrarier die Zollunion aufs heftigste. Und wenn Serbien 1878 bis 1881 unter ungleich schwierigeren Verhältnissen die Unabhängigkeit seiner Zoll- und Wirtschaftspolitik sichern und sie länger als ein Menschenalter behaupten konnte, so wird es jetzt nicht einer Zollunion beitreten, wo es die Bahnverbindung nach dem Ägäischen Meer besitzt und eine neue nach der Adria erhalten soll. Dinehin haben die letzten Kriege den serbischen Nationalstolz bedeutend gesteigert, so daß eine Zolleinigung als Folge einer friedlichen Entwicklung ganz ausgeschlossen erscheinen muß. Aber als Grenznachbar und als bester und Hauptabnehmer der serbischen Einfuhr kann Österreich-Ungarn noch immer einen recht beträchtlichen Druck auf die wirtschaftspolitischen und mittelbar auf die politischen Entschlüsse Serbiens ausüben; und es wäre für die Monarchie auch schwer, auf diesen Einfluß verzichten zu müssen, wenn die Beziehungen zu dem unruhigen Nachbarn im Süden im Gleichgewicht erhalten werden sollen. Das Hauptgewicht des österreichischen „argumentum ad hominem“ liegt darin, daß die Ausfuhr von lebendem Vieh aus Serbien unter allen Umständen mit erheblichen Verlusten verbunden ist, wenn sie zur See geschieht. Aber schon während des „Schweinekrieges“ von 1905 hatte sich Serbien, indem es neue Handelsverbindungen über See, namentlich mit Griechenland, Italien, Malta und Ägypten, anknüpfte, von Österreich-Ungarn soweit unabhängig gemacht, daß es nicht von jeder Aus-

fuhrmöglichkeit abgebrochen war, wenn Österreich-Ungarn seine Grenzen schloß.

Die Tatsache, daß unser Handel am Balkan mit dem österreichischen konkurriert, geht besonders deutlich aus den Ergebnissen der Handelsverträge von 1893 und 1894 hervor. Nachdem die österreichisch-serbische Grenzerleichterung auf das richtige Maß beschränkt war, und wir in den vollen Genuß unseres Meistbegünstigungsrechts gelangten, ging die österreichische Einfuhr, die jetzt jenes Schutzes entbehren mußte, zurück, und zwar nicht nur zugunsten der französischen und englischen, sondern auch ganz ebenso zugunsten der deutschen Einfuhr. Und ebenso wie in Serbien, sind wir die Handelskonkurrenten Österreichs in Bulgarien und Rumänien.

Man vergleiche folgende Ziffern: im Jahre 1884 fielen von der Gesamteinfuhr Serbiens 62 Prozent auf Österreich-Ungarn und 15 Prozent auf Deutschland; im Jahre 1910 kamen auf Österreich 20 Prozent und auf Deutschland 41 Prozent. Von der Gesamteinfuhr Rumäniens fielen im Jahre 1884 auf Österreich-Ungarn 44 Prozent, auf England 19 Prozent, auf Deutschland 14 Prozent und auf Italien 1 Prozent; dagegen im Jahre 1910 auf Österreich-Ungarn 23 Prozent, auf Deutschland 33 Prozent, auf England 13 Prozent und auf Italien 5 Prozent. Von der Gesamteinfuhr Bulgariens kamen 1886 auf Österreich-Ungarn 26,50 Prozent und auf Deutschland 3,30 Prozent und im Jahre 1910 auf Österreich-Ungarn 26,80 Prozent und auf Deutschland 19,20 Prozent.

Nun haben wir gesehen, daß Frhr. von Chlumetzky bei seiner Beurteilung der Bedeutung Salonikis weit über diesen Hafen selbst hinausblickt, indem er ihm durch seine nahe Seeverbindung mit Smyrna eine entscheidende Stellung in dem Landverkehr zwischen „Mitteleuropa“ und Vorderasien zusichert. (Wobei übrigens gar nicht ersichtlich ist, weshalb der große „Überlandverkehr“ nicht über Konstantinopel gehen sollte, sondern statt dessen die geringe Ersparnis — bei zweimaliger Umladung — des Wasserweges Saloniki—Smyrna nehmen sollte.) Dieser große „Überlandverkehr“ ist eine völlige Utopie.

Wenn schon der Handel zwischen Deutschland und Rumänien, soweit Massengüter in betracht kommen, den Wasserweg über Hamburg und Gibraltar wählt, so wird er noch viel mehr die etwa 2500 Kilometer lange Strecke der Bagdadbahn scheuen. Der Handel wird immer nur Teilstrecken der Bagdadbahn benutzen — was übrigens keineswegs ausschließt, daß diese Benutzung der Teilstrecken erheblichen Gewinn abwerfen wird. Aber der Verkehr mit Massengütern wird immer den Wasserweg nach Smyrna, Adana, Alexandrette oder Basra nehmen, und niemals die direkte Landstrecke der orientalischen und der Bagdadbahn benutzen. Die „Ausfallstore“ werden für den österreichischen Handel Triest und für den deutschen Handel Hamburg bleiben, und Saloniki wird schwerlich jemals die große Rolle des Vermittlers im europäischen Handelsverkehr erreichen, die die österreichischen Expansionspolitiker ihm erträumt haben.