

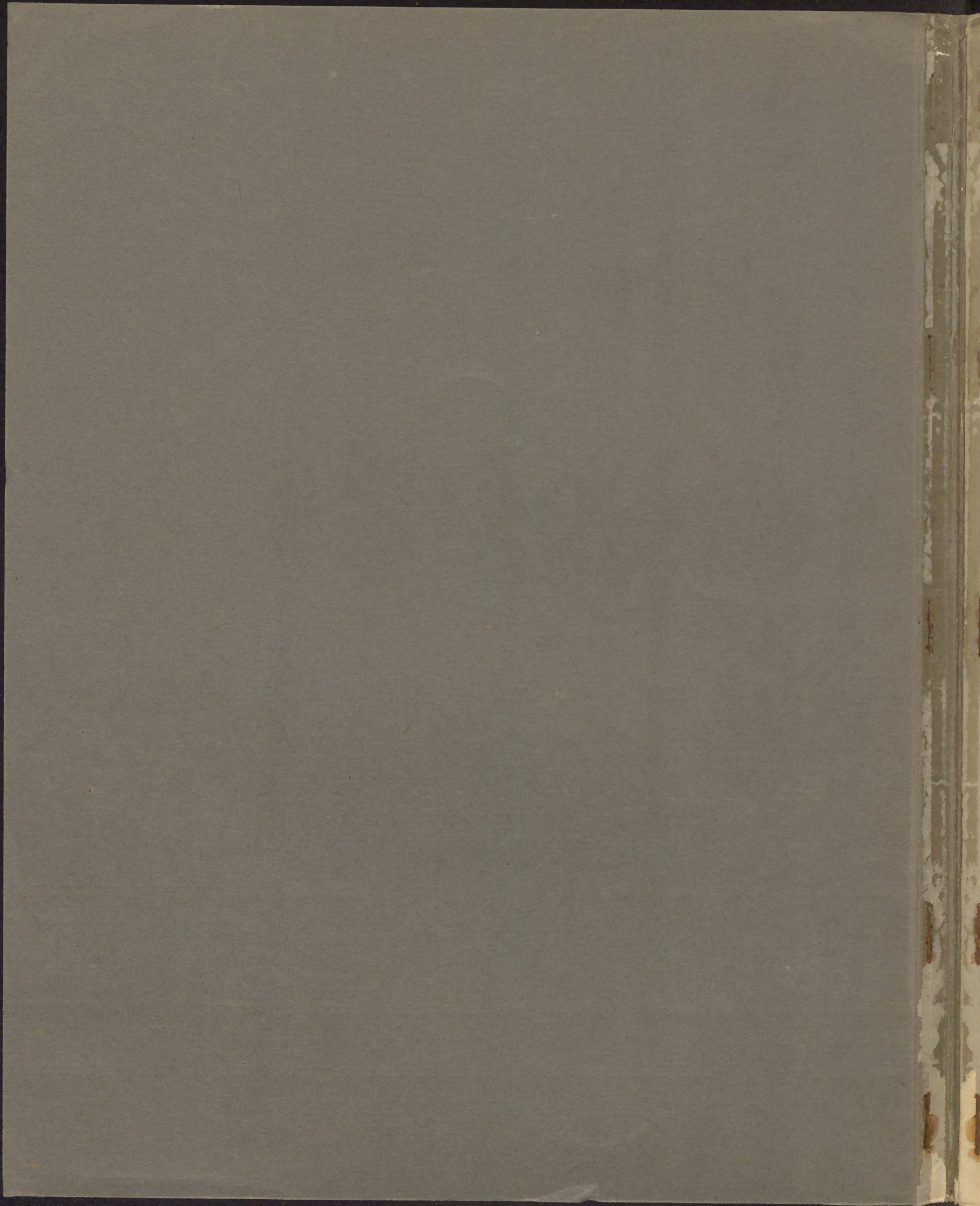


**Bibliothek  
des Instituts für Weltwirtschaft  
an der Universität Kiel**

**Signatur**

**C** 2584







C.6671.

fr. 24. 11. 88.

*H.*  
*Gm. G. v. d. B.*  
*B. 12. 88.*

Denkschrift

über die

*M. 27. 12. 88.*  
Ausführbarkeit der Verlegung der bestehenden Postroute

zwischen

Deutschland und Ostasien und Australien

von

Brindisi nach Salonichi,

sowie über den

Nutzen und die Vortheile, welche für den deutschen Handel sich dadurch ergeben.  
(Verf. : C. A. v. Engelbrechten)

(1888)

Hierzu 8 Beilagen.

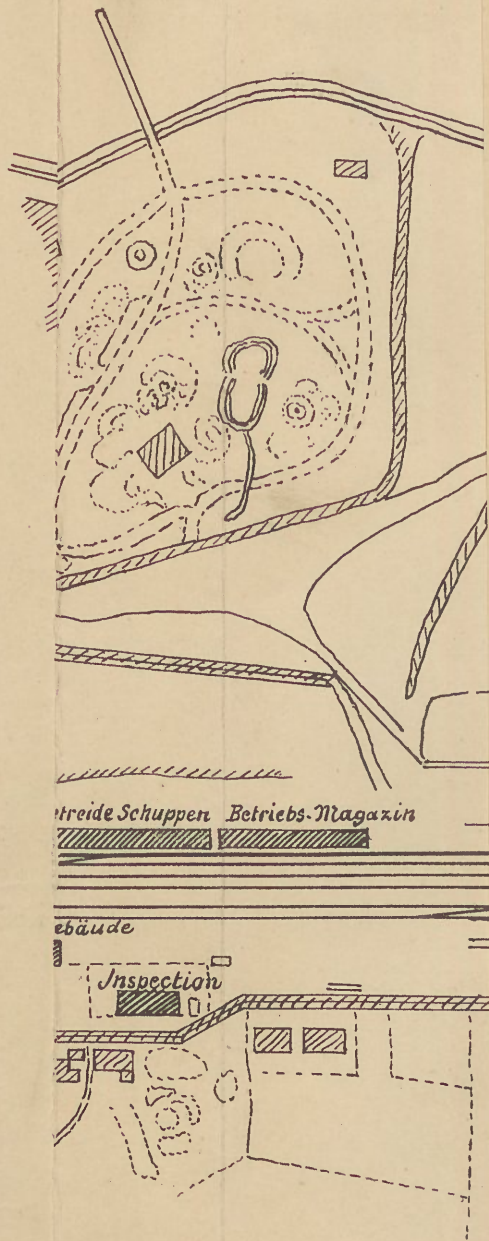
287 : 225

4





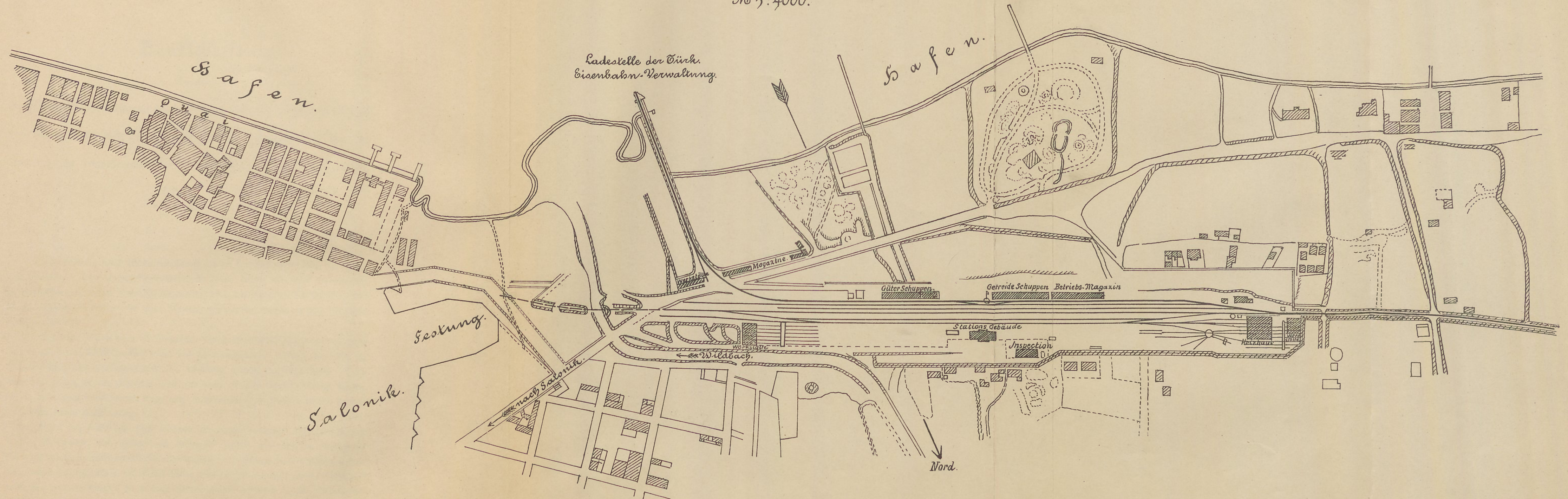






Station Salonik.

№ 1:4000.









# Denkschrift

über die

Ausführbarkeit der Verlegung der bestehenden Postroute zwischen Deutschland und Ostasien und Australien von Brindisi nach Salonichi, sowie über den Nutzen und die Vortheile, welche für den deutschen Handel sich dadurch ergeben.

---

Die Resultate, welche der deutsche Handel und die deutsche Industrie durch ihre direkten Beziehungen nach Ostasien und Australien erzielt haben, liefern den besten Beweis, daß die Voraussetzungen, welche seitens der Reichs-Regierung mit Bezug auf die Schaffung einer eigenen deutschen Post-Linie nach jenen Ländern, angenommen wurden, in jeder Beziehung richtig gewesen sind.

Außerdem ist auch durch die Vermehrung des Frachtgeschäftes bei anderen nach jenen Ländern arbeitenden Rhedereien klar gelegt, daß die ausgesprochenen Befürchtungen über die Benachtheiligung und Zurücksetzung eben dieser Rhedereien, gänzlich unbegründet waren. — Im Gegentheil ist nur die von Fachleuten seiner Zeit schon vertretene, Ansicht bestätigt worden, daß gerade die nicht subventionirten Linien aus der Vermehrung des deutschen direkten Handels den größten Nutzen ziehen würden.

Wenn auch unter dem ersten Eindrucke der vorhin erwähnten Befürchtungen eine Rhederei in Hamburg ihre Fahrten nach Australien einstellte, und damit den Gegnern der Regierungs-Vorlage, beziehungsweise des neuen Gesetzes, einen Beweis für die Richtigkeit ihrer Anschauungen zu liefern schien, so ist doch seither durch die Berichte einer anderen Hamburger Firma über die Nothwendigkeit der in Frage kommenden Linie festgestellt, daß nur ungenügendes Schiffs-Material die Ursache gewesen ist, welche zur Aufgabe der Fahrten nach Australien

Hierzu 8 Beilagen.



führen mußte. — Der beste Beweis für die Richtigkeit dieser letzteren Auffassung dürfte durch den Umstand erbracht sein, daß die beiden vorerwähnten Rhedereien im Verein eine neue Dampfer-Linie nach Australien gegründet haben, welche in kürzester Zeit ihre Fahrten mit neuen entsprechenden Dampfern beginnt. Ferner verdient noch hervorgehoben zu werden, daß die Hamburger Linie nach Ostasien, welche angeblich auch geschädigt erscheinen sollte, seither nicht nur ihre Fahrten, sondern auch ihren Schiffsparc an Zahl und Tonnengehalt wesentlich erhöht hat.

Wenn diese Thatfachen hier angeführt sind, so geschieht dies ausschließlich zu dem Zwecke, um den Nachweis zu liefern, daß der deutsche Handel mit Ostasien und Australien in kurzer Frist wesentlich zugenommen hat, und daß ferner die zunächst betheiligten Parteien mit einer weiteren Zunahme rechnen. — Jede Erleichterung und Unterstützung, welche dem Handel gewährt wird, kann nur dazu führen demselben förderlich zu sein. —

Der Handelsstand hat aber nicht allein ein Interesse daran, daß seine Waaren rasch, sicher und geregelt befördert werden, sondern derselbe muß auch namentlich mit dem Umstande rechnen, daß die Beförderung der Post und der Reisenden in der möglichst kürzesten Frist erfolge. — Jede Verbesserung durch Abkürzung der Reisedauer ist für den Kaufmannsstand ein Gewinn von weittragender Bedeutung, die auch schon seiner Zeit bei Vorlage des Post-Dampfer-Gesetzes von allen Seiten anerkannt worden ist, indem neben dem Anlaufen eines italienischen Hafens noch eine Zweiglinie eingerichtet wurde, welche nur den einen Zweck verfolgt, die Reisedauer für Post und Passagiere abzukürzen.

Die Postdampfer des Norddeutschen Lloyd in Bremen haben nicht nur den an sie gestellten Anforderungen entsprochen, sondern dieselben weit übertroffen, so daß es heute eine anerkannte Thatfache ist, daß die deutsche Post am schnellsten befördert wird, und daß unsere Postdampfer von den Reisenden aller Nationen bevorzugt werden. Die Direktion des Norddeutschen Lloyd beschränkt sich aber nicht darauf, nur mit diesen bestehenden Verhältnissen zu rechnen, sondern sie ist ernstlich bemüht, jede nur denkbare Verbesserung einzuführen, und richtet dieselbe ihr Haupt-Augenmerk darauf, jede mögliche Abkürzung der Beförderungsfrist für Post und Passagiere als erste unter allen konkurirenden Dampfer-Linien einzuführen.

So hat sich die Direktion denn auch veranlaßt gesehen, die Frage gründlich zu prüfen, ob mit der Eröffnung der Orient-Bahnen, und namentlich der Linie Belgrad-Salonichi, nicht eine schnellere Beförderung der Post zu ermöglichen sei, als dieses bislang über Brindisi der Fall ist. — Der Norddeutsche Lloyd hat mich mit den für den Zweck nothwendigen Erhebungen betraut, und indem ich die Ergebnisse der angestellten Prüfung über diese Frage in Nachstehendem darlege, glaube ich schon an dieser Stelle meine Ansicht dahin aussprechen zu müssen, daß es nicht allein im Interesse der Post, sondern vielmehr im allgemeinen deutschen Handels-Interesse liegt, die neue Route über Salonichi so schnell als nur irgend möglich zu benutzen.

In erster Linie ist festgestellt, daß die Entfernung zwischen Berlin und Port-Said eine wesentlich kürzere ist als die über Brindisi, wobei namentlich in Betracht kommt, daß die Abkürzung auf den Seeweg entfällt.



## Die Entfernung zwischen Berlin

und Port-Said über Brindisi beträgt ..... 3745.<sup>18</sup> Kilometer

und zwar

von Berlin nach Brindisi über Regensburg — Bologna 2004.<sup>30</sup> Kilometer

(Beilage C)

von Brindisi nach Port-Said 940 Seemeilen à 1.<sup>852</sup> Km. 1740.<sup>88</sup> „

dagegen diejenige zwischen Berlin und Port-Said über Salonichi ..... 3362.<sup>32</sup> „

und zwar

von Berlin nach Salonichi über Sagan — Breslau —

Ruttes (Beilage A) ..... 2001.<sup>10</sup> Kilometer

von Salonichi nach Port-Said 735 Seemeil. à 1.<sup>852</sup> Km. 1361.<sup>22</sup> „

Die Abkürzung beträgt mithin ..... 382.<sup>96</sup> Kilometer

wovon 205 Seemeilen, durch deren Entfall, bei einer Durchschnitts-Geschwindigkeit von 12 Seemeilen per Stunde, 17 Stunden erspart werden, auf die mit Sicherheit zu rechnen sind, nachdem laut Angabe der deutschen Seewarte in Hamburg die Verhältnisse für die Seefahrt auf der Salonicher Strecke noch günstiger liegen als für diejenige ab Brindisi.

Salonichi besitzt allerdings bislang keinen Hafen, der sich mit demjenigen von Brindisi auch nur annähernd vergleichen ließe, aber die natürliche Lage desselben ist eine so ausgezeichnete, daß derselbe allen Anforderungen entspricht, welche mit Rücksicht auf die in Frage kommende Passagier- und Postbeförderung gestellt werden können. — Alle nachtheiligen Nachrichten, welche über diese Frage durch die Zeitungen, namentlich anlässlich der Eröffnung der Salonicher Eisenbahn, verbreitet worden sind, müssen mit großer Vorsicht aufgenommen werden. —

Bei Beurtheilung dieser Nachrichten muß stets darauf Rücksicht genommen werden, daß die Informationen der betreffenden Correspondenten auf zwei Quellen zurückzuführen sind n. z.: auf eine ungarische, vertreten durch den ungarischen General-Consul Grafen Biscovich, und auf eine englische, vertreten durch die Agenten der Peninsular & Oriental Steam Ship Co., welche letztere zum Theil auch von den englischen Regierungs-Vertretern unterstützt werden. —

Beide dieser Parteien sind aus verschiedenen Gründen für Salonichi nicht günstig gestimmt. — In Oesterreich-Ungarn fürchtet man den Einfluß des Hafens von Salonichi, der ohne Frage Finne in mancher Beziehung Schaden thun wird; abgesehen hiervon muß derselbe auch dazu beitragen, die Einfuhr nach Macedonien, Albanien und selbst Serbien und Bulgarien auf dem Seewege zu heben, an welcher Einfuhr nimmehr auch andere Völker, und gewiß auch Deutschland, zum Schaden der österreichisch-ungarischen Industrie sich betheiligen werden. —

Die P. & O. Steam Ship Co. hat bekanntlich einen Vertrag mit der Regierung, welcher sie zwingt, die Fahrten von Brindisi nach Alexandrien, Port-Said noch für 18 Monate aufrecht zu erhalten, und ist es ganz verständlich, wenn sie nun trachtet zu verhindern, daß andere Dampfer-Linien diese Route vor ihr ausnutzen. Die englischen officiellen Vertreter unterstützen diese Bestrebungen noch um Zeit zu gewinnen, damit große englische Import-Häuser sich in Salonichi etabliren, ehe der Hafen als Hauptstation dieser Welt-Route ersten Ranges erklärt wird.



Auf meiner Reise nach Constantinopel fuhr ich von Bukarest aus mit dem englischen Botschafter Sir William White, den ich aus früherer Zeit kannte, und gab mir derselbe nicht allein Andeutungen über die weiter oben ausgesprochene Ansicht, sondern sagte mir ganz offen, daß er seinen Urlaub dazu mit benutzt habe, um den englischen Handelsstand für seine Absichten, in denen er in jeder Weise und namentlich auch vom General-Konsul Mr. Blunt in Salonichi unterstützt werde, zu interessiren. Es unterliegt keinem Zweifel, daß von England aus alles aufgeboten werden wird, Salonichi zu einem Hauptstapelplatz für englische Waaren zu machen; bis dieses aber geschehen, wird man von englischer Seite diesem Orte jeden größeren Werth abzusprechen suchen, um zu verhindern, daß andere Nationen sich früher dort festsetzen und die Lage dort ausnutzen — Hoffentlich läßt man sich in Deutschland nicht täuschen und nutzt den neuen Handelsweg nach Möglichkeit aus, ehe andere Nationen zuvorkommen. —

Wie das schon früher gesagt wurde, ist die natürliche Lage Salonichi's eine ganz vorzügliche, und alle Schiffe können dort zu jeder Jahreszeit mit Sicherheit anker und ohne Anstand ein- und ausladen. Wenn auch der Bau eines Hafens nothwendig werden wird, um den Anforderungen eines regen Waaren-Verkehrs zu genügen, so kann doch unter den heute bestehenden Verhältnissen die Ein- und Auschiffung der Post und Passagiere zu jeder Zeit anstandslos und eben so schnell erfolgen, wie dieses heute in Brindisi der Fall ist.

Die Wassertiefen im Hafen sind auch durchweg günstig, und in einer Entfernung von ungefähr 300 Meter von der Bahn Stellen können Schiffe von 1200 bis 1500 Register Tons anker und laden; bei meiner Anwesenheit dort hatte ein englischer Kohlendampfer seine Ladung für die Bahn-Direktion dort gelöscht, und war dieselbe von Leichtern aus an dem fraglichen Landungsplatz direkt in Eisenbahn-Waggons verladen.

Aus dieser Thatfache ergibt sich von selbst die Unrichtigkeit der durch die Zeitungen verbreiteten Nachrichten, daß der Hafen nicht in direkter Verbindung mit der Eisenbahn stehe. Es ist wohl richtig, daß der fragliche Landungsplatz für den Waaren-Verkehr nicht genügt, aber für die Ueberschiffung der Post und der Passagiere ist derselbe vollkommen ausreichend. Das Geleise ist bis an das äußerste Ende dieses Landungsplatzes gelegt (Beilage G.) und beträgt die Entfernung vom Passagier-Bahnhof bis zum Landungsplatz ungefähr 800 Meter, während in Brindisi das Hafen-Geleise über 2 Kilometer lang ist. Es bedarf keines weiteren Nachweises, daß an der Stelle, wo beladene Leichter-Schiffe aus- und einladen, auch große Boote für Passagiere und Post mit Sicherheit verkehren können.

Alle diejenigen, welche vielleicht Zweifel an der Möglichkeit eines geregelten und sicheren Dienstes hegen, möchte ich doch auf die Verhältnisse in Varna verweisen, an welchem Orte seit vielen Jahren, sowohl unter türkischer wie bulgarischer Herrschaft, die Verschiffung der europäischen Post und der Passagiere nach und von der Türkei zweimal wöchentlich erfolgt ist, ohne daß sich jemals Anstände ergeben hätten. Ich glaube, in der Lage zu sein, mir ein Urtheil über die in Betracht kommenden Verhältnisse bilden zu können, da ich im Laufe der 60er Jahre als Oberbeamter der Eisenbahnen in der Türkei u. z. in Rustendje und Varna bei der Einrichtung der Postfahrten über diese beiden Hafenplätze theilhaftig gewesen bin, und durch Jahre Gelegenheit



gehabt habe, die Abfertigung in Varna zu sehen; ich kann aus vollster Ueberzeugung sagen, daß die ganzen Verhältnisse für Salonichi viel günstiger liegen, als dieses jemals für Varna der Fall gewesen ist; wenn trotz alledem die Abfertigung der Post und Passagiere in Varna innerhalb zwei Stunden erfolgt, so dürfte auf Grund der günstigeren Verhältnisse die Hälfte der Zeit für die Ein- und Auschiffung in Salonichi genügen.

Ferner ist es gänzlich irrig, wenn angenommen wird, daß an gewissen Tagen, u. z. von Freitag bis Sonntag der Feiertage wegen die regelmäßige Abfertigung der Post nicht vor sich gehen kann; ich selbst bin an einem Freitag in Salonichi angekommen, und Post sowohl wie Passagiere waren innerhalb einer Stunde gelandet, während an dem darauf folgenden Sonnabend zwei französische Postdampfer abgefertigt wurden.

Die Schwierigkeiten, welche von Seite der türkischen Regierung mit Bezug auf die Postbeförderung durch fremde Post-Anstalten erhoben worden sind, wurden durch provisorische Abmachungen zwischen der hohen Pforte und der Oesterreich-Ungarischen Regierung behoben, und ist doch auch mit Sicherheit anzunehmen, daß es der Regierung des letzteren Staates gelingen muß, ein Abkommen mit der hohen Pforte zu treffen, welches für eine gewisse Zeit die Postfrage regelt, bis die Türkei in der Lage ist, den Nachweis zu liefern, daß ihre eigene Post allen an dieselbe zu stellenden Anforderungen entspricht.

Während meiner Anwesenheit in Konstantinopel war davon die Rede, daß der um die türkische Zoll-Verwaltung sehr verdiente Herr Vertram (Vertram Effendi) mit der Organisation der Post betraut werden sollte. Wenn diese in Aussicht genommene Maßregel für den Augenblick auch an den Intriguen der Engländer und Franzosen gescheitert zu sein scheint, so unterliegt es doch keinem Zweifel, daß die Regelung des Postwesens von der Türkei in die Hand genommen werden muß.

Ich erinnere mich noch sehr gut der Zeit, wo in Rumänien die Post sich gleichfalls in den Händen der Oesterreicher befand, und wie die letzteren es als geradezu ungeheuerlich bezeichneten, wenn die Rumänen sich anmaßen wollten, eine eigene Post einzurichten. — Die Erfahrung hat gelehrt, daß die Rumänen es verstanden haben in ganz kurzer Zeit eine gute Post-Verwaltung einzuführen; wird dabei in Betracht gezogen, daß die Organisation nicht einmal von einem Sachmanne und dann noch mit zweifelhaften fremden Kräften (die oesterreichische Post-Verwaltung zog alle ihre Angestellten zurück) durchgeführt wurde, so kann mit Sicherheit vorausgesagt werden, daß die Türkei mit Hilfe deutscher Postbeamten das gleiche Ziel erreichen kann. — Hoffentlich wird dieselbe in ihren Bestrebungen von der deutschen Regierung unterstützt, da die Handelsbeziehungen Deutschland's mit der Türkei dadurch eine sehr wesentliche Förderung erfahren würden. —

Auf Grund der eingezogenen Erkundigungen, glaube ich annehmen zu können, daß die Einsprüche der türkischen Regierung sich mehr gegen die Abfertigung der Post durch das oesterreichisch-ungarische Postamt in Salonichi richten, als gegen die Transfiration der überseeischen Post. — Wie dem aber auch sein mag, so unterliegt es keinem Zweifel, daß die französische Regierung damit umgeht, ihre Ueberseepost auf diesem Wege zu befördern, und treffen die



Messageries maritimes ernste Vorbereitungen, um den Dienst bereits am 1. Oktober d. J. aufzunehmen. Ob dieser Termin eingehalten werden kann, muß ich dahingestellt sein lassen, da andere Nebenumstände dabei in Betracht kommen, wozu namentlich Abmachungen mit türkischen Bahnen gehören.

Wir werden aber mit der Thatfache über kurz oder lang zu rechnen haben, denn abgesehen von den mit maßgebenden politischen Gründen, liegen auch solche rein postalischer Natur vor, welche die Franzosen zur Einrichtung dieser Postroute drängen. — In Frankreich muß man, ebenso wie in anderen Ländern, darauf bedacht sein, die Beförderung der Post nach dem fernen Osten zu beschleunigen, und dieses um so mehr, nachdem gerade für die französische Post die Beförderungsfristen die denkbar ungünstigsten sind, namentlich seitdem, wegen der Zwistigkeiten mit Italien, die französischen Dampfer in Genua nicht mehr anlegen.

Die Vortheile, welche die französische Post aus der Beförderung über Salonichi ziehen würde, erhellen am besten aus dem nachstehend angegebenen Vergleiche; die am 2. Oktober 9 Uhr 30 Minuten Abends von Paris über Marseille beförderte Post trifft am 10. Oktober in Suez ein, und zwar:

2. Oktober 9 u. 30 m.	ab Paris — Marseille . . . .	an 3 u. 21 m.	3. Oktober
3. " 4 " 00 " "	Marseille — Alexandria . .	" 6 " 00 " "	8. "
8. " 8 " 00 " "	Alexandria — Port-Said " 6 " 00 " "	" 8. "	"
9. " 6 " 00 " "	Port-Said — Suez . . . .	" 6 " 00 " "	10. "

Sobald die französische Post den Weg über Salonichi nimmt, würde dieselbe 3 Tage ersparen, denn die am 5. Oktober 7 Uhr 30 Minuten Abends von Paris beförderte Post würde gleichfalls am 10. Oktober in Suez eintreffen, und zwar

5. Oktober 7 u. 30 m.	ab Paris — Wien . . . . .	an 10 u. 15 m.	6. Oktober
6. " 10 " 27 " "	Wien — Belgrad . . . . .	" 12 " 32 " "	7. "
7. " 1 " 00 " "	Belgrad — Salonichi . .	" 6 " 00 " "	8. "
8. " 8 " 00 " "	Salonichi — Alexandria .	" 6 " 00 " "	10. "
10. " 9 " 30 " "	Alexandria pr. Bahn Suez	" 7 " 00 " "	10. "

Aus der hier angegebenen Beförderungsweise geht hervor, daß auch die ägyptische Regierung kein unbedeutendes Interesse an derselben haben kann, und glaube ich ziemlich sicher zu gehen, wenn ich annehme, daß die Voransetzung der Bahnbenußung zwischen Alexandria und Suez die Grundlage für die Unterhandlungen über eine ägyptische Subvention gebildet hat.

Nach den mir gewordenen zuverlässigen Mittheilungen sind die für die Fahrten zwischen Salonichi und Alexandria nothwendigen Dampfer schon bestimmt, und das in der Haupt-Hafengegend Salonichis im Bau begriffene sehr schöne Agentur-Gebäude der Messageries maritimes soll bis zum 1. Oktober fertig gestellt werden. Der obere Stock dieses Gebäudes ist für die französische Post, gegebenen Falles aber für das französische General-Konsulat bestimmt.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die englische und französische Regierung der Türkei in der Postfrage großes Entgegenkommen zeigen, was daraus hervorgeht, daß den durch die betreffenden Konsulate an die Post-Verwaltungen in London und Paris gerichteten Gesuche der



Kaufleute in Salonichi, die Briefe von England und Frankreich direkt an das türkische Postamt in Salonichi zu senden Folge gegeben ist. Bei meiner Anwesenheit dort wurden mir so kartierte Briefe gezeigt, welche in 60 beziehungsweise 70 Stunden von Paris und London nach dort gelangt waren. Salonichi hat dadurch eine tägliche Post-Verbindung mit Frankreich und England, und während ich am 11. August d. J. dort Briefe aus Paris vom 8. und aus London vom 7. August sah, waren deutsche Briefe sowie z. B. die Kölnische Zeitung vom 1. August dort nicht eingetroffen, weil das betreffende österreichische Postamt es für gut befindet, in den meisten Fällen die Post nach dort über Varna und Constantinopel zu befördern.

Die Bedeutung Salonichis für den Handel nach Macedonien, Albanien, Bulgarien und Serbien ist zu bekannt, als daß ich noch nöthig hätte näher darauf hinzuweisen; es ist aus diesem Grunde sehr zu bedauern, daß anderweitige Rücksichten gebieten, unserem Handelsstand die Begünstigungen vorzuenthalten, welche andere Regierungen ihren Kaufleuten gewähren.

Aus der beiliegenden Uebersicht (Beilage G) über die Einfuhr von Waaren nach den in Betracht kommenden Ländern per 1884 ist ersichtlich, welche wichtige Absatzgebiete dieselben für den Handel bilden, und darf wohl mit Recht angenommen werden, daß die deutsche Regierung, in Anbetracht der Nothwendigkeit den deutschen Handel zu fördern, gern bereit sein wird, jedes Mittel zu benutzen, um unsere Handelsbeziehungen nach dort zu erleichtern.

Dieses könnte aber in keiner Weise besser geschehen, als durch die Verlegung der Postfahrten von Brindisi nach Salonichi, indem dadurch nicht nur rasche und gute Eisenbahn-Verbindungen zwischen Deutschland und jenen Gegenden eingerichtet würden, sondern auch eine deutsche gute Vertretung dort ermöglicht wird, welche für die Vermittlung nach den fraglichen Ländern von sehr bedeutendem Werthe sein dürfte. — Ganz besonders fällt dieses bei dem Umstande in's Gewicht, daß nach den neuen türkischen Handels-Verträgen Privat-Lager unter Mitverschluß der türkischen Zoll-Behörden zulässig werden, in deren umgehender Benutzung wir hinter anderen Nationen nicht zurückstehen sollten. Der ständige Verkehr und Aufenthalt der Dampfer des Norddeutschen Lloyd in jenem Hafen würde auch wesentlich dazu beitragen, viele noch bestehende Vorurtheile über die dortigen Handels-Verhältnisse zu heben.

Wenn nun auch im Augenblick Rücksichten auf Oesterreich-Ungarn eine umgehende Lösung dieser Frage vielleicht nicht zulassen, so ist es doch nothwendig, alle Vorarbeiten zu machen um zu einer gegebenen Zeit die Versendung der Post über Salonichi anstatt Brindisi sofort durchführen zu können.

Wenn ich daran zweifle, daß es den Franzosen möglich sein wird die Fahrten am 1. Oktober aufzunehmen, so geschieht dieses aus dem Grunde, weil die Absicht vorhanden ist die Post und Passagiere ab Paris mit dem Orient-Express-Zug zu befördern, der von Wien Donnerstags Abends um 10 Uhr 27 Minuten abgeht, und in Belgrad um 12 Uhr 32 Minuten Mittags eintrifft. Die Weiterfahrt dieses Zuges ist bislang daran gescheitert, daß die türkischen Bahnen sich weigern, einen entsprechenden Verbindungszug einzuführen. Ein solcher Zug würde für diese Bahnen mit wesentlichen Ausgaben verbunden sein, da abgesehen von der Vermehrung



der Züge, Nachtfahrten eingeführt werden müßten, die man, wenn irgend möglich, vermeiden möchte. Der fragliche Orient-Express-Zug würde bei einer Fahr-Geschwindigkeit von 40 Kilometer pr. Stunde auf den türkischen Bahnen, um 6 Uhr 12 Minuten Morgens in Salonichi eintreffen, mithin die ganze Strecke in den Nachtstunden durchlaufen.

Die Direktion der türkischen Bahnen muß vielmehr bestrebt sein, den Anschluß über Salonichi derartig geregelt zu sehen, daß die täglich verkehrenden Züge die Verbindung von und nach dort vermitteln, indem denselben eine größere Fahrgeschwindigkeit gegeben wird, als dieses bislang der Fall ist. Die Franzosen versprechen wohl der Bahn einen bedeutenden Passagier-Verkehr, da ihre Schiffe auf der Hin- und Rückfahrt Alexandria anlaufen, und damit die kürzeste Verbindung zwischen Europa und Egypten hergestellt wird, aber der Nachtdienst bietet doch so große Schwierigkeiten, daß die Bahn gerechte Bedenken tragen muß denselben einzuführen.

Auf den türkischen Bahnen können die Züge mit voller Sicherheit bei einer Geschwindigkeit von selbst 50 Kilometer pr. Stunde verkehren. Die Versicherung ist mir von den bei diesen Bahnen bediensteten deutschen Ingenieuren gegeben, und von competenten Fachleuten der serbischen und ungarischen Bahnen bestätigt, so daß es keiner Frage unterliegt, daß die für den deutschen Post-Verkehr nothwendige Fahr-Geschwindigkeit von 40 Kilometer pr. Stunde, ohne Anstand erreicht und bewilligt werden wird. Bislang lag eine Nothwendigkeit für eine solche Geschwindigkeit nicht vor, weil ausschließlich gemischte Züge verkehren; die Direktion der türkischen Bahnen muß aber selbst schon Rücksicht darauf genommen haben, daß andere Anforderungen an sie herantreten dürften, indem sie bereits vor längerer Zeit Eilzugs-Lokomotiven bestellt hat, die mit dem 1. Oktober d. J. für den Dienst bereit sein sollten.

Von deutscher Seite müßte mithin dahin getrachtet werden, daß die Post und Passagiere mit dem bereits heute regelmäßig ab Budapest verkehrenden Zügen befördert würden, dem keine große Schwierigkeiten entgegen stehen, wenn auch die Einlage eines neuen Zuges zwischen Berlin und Budapest dadurch bedingt würde. Auf die unbedingte Nothwendigkeit dieses Zuges soll später noch hingewiesen werden.

In Beilage A ist der Entwurf zu diesem Zuge angegeben, und sind bis Budapest diejenigen Fahrzeiten bezw. diejenige Fahrgeschwindigkeit in Anschlag gebracht worden, welche für die jetzt fahrenden Züge (Beilage B) zur Anwendung gelangen.

Für die Fahrt von Berlin bis Breslau wäre der um 3 Uhr 10 Minuten vom Schlesischen Bahnhof abfahrende Schnellzug No. 5 zu benutzen, der um 10 Uhr 50 Minuten Abends in Breslau eintrifft. Von da ab müßte der um 11 Uhr 5 Minuten Nachts abgehende Lokal-Zug No. 5 für Oppeln zu einem Eilzug, mit Weiterführung bis Oderberg umgewandelt werden, und wäre von Seite der ungarischen Bahnen ein entsprechender Zug einzulegen, der derartig in Budapest eintrifft, daß Anschluß an die um 2 Uhr 40 Minuten beziehungsweise 1 Uhr 40 Minuten von dort abgehenden Züge nach Serbien, Bulgarien und der Türkei einerseits, und Rumänien anderseits gewonnen wird.

Der Eilzug 504 nach Belgrad hätte wie bisher zu verkehren; von dieser Station





müßte die Fahrgewindigkeit derart erhöht werden, daß auf der serbischen Strecke 50 Kilometer pr. Stunde, und auf der türkischen 40 Kilometer pr. Stunde gefahren werden, damit der Zug um spätestens 3 Uhr 30 Min. Nachmittags in Salonichi anlangt. Für die Rückfahrt wäre der Abgang des betreffenden Zuges so zu legen, daß er Mittags 12 Uhr abgeht, um von Anfang an auf eine kleine Verspätung des um 5 Uhr Morgens eintreffenden Dampfers Rücksicht zu nehmen. Die Fahr-Geschwindigkeit ist in gleicher Weise bis Belgrad zu erhöhen; von dieser Station ab wird der fahrplanmäßige Eilzug No. 503 benutzt, der um 1 Uhr 25 Minuten in Budapest eintrifft. Von hier aus müßte ein entsprechender Zug über Ruttek — Breslau eingelegt werden, mit welchem die von Salonichi und Konstantinopel anlangende Post und Passagiere weiter befördert werden.

Für die jeden zweiten Mittwoch ab Berlin, und jeden zweiten Montag ab Salonichi verkehrenden Post-Verbindungs-Züge, würden auf der Strecke Budapest — Salonichi entsprechende Schlafwagen und ein Restaurationswagen einzurangiren sein, und zwar in der Weise, daß die Schlafwaggons nur zwischen Budapest und der türkischen Grenze rollen, während der Restaurationswagen die ganze Strecke zu durchlaufen hat. Nachdem auf der Hinfahrt die türkische Grenze um 6 Uhr 43 Minuten Morgens, und auf der Rückfahrt um 8 Uhr 30 Min. Abends erreicht wird, so können die Schlafwaggons entbehrt werden.

Nach Rücksprache mit dem Königlich serbischen Ressort-Minister, sowie mit dem General-Inспекtor der ungarischen Staatsbahnen Herrn Josef Verényi in Budapest, sind beide Bahn-Verwaltungen gern bereit alles anzubieten, um den in Frage stehenden Verkehr einzurichten, und werden dieselben bei den allgemeinen ihnen dadurch zufallenden Vorteilen, etwaige Opfer anstandslos bringen. —

Nach den Mittheilungen des Herrn General-Inспекtor Verényi hat die Ungarische Staatsbahn bereits bei der Königlich preussischen Eisenbahndirektion angefragt, ob die Letztere nicht geneigt sei einen ähnlichen, dem Orient-Verkehr entsprechenden Zug einzulegen; die erstere ist jedoch dahin beschieden worden, daß eine derartige Vermehrung der Züge nur mit Bewilligung des Königlich preussischen Staats-Ministeriums geschehen könne, welche nachzusehen ihr noch nicht angebracht erscheine.

Es dürfte hier am Platze sein, darauf hinzuweisen, von welcher Bedeutung eine derartige direkte Zugverbindung ist, und welche Vortheile daraus dem deutschen Handel erwachsen. Durch die Eröffnung der Orientbahnen bis Salonichi und Konstantinopel sind nunmehr Länder zugänglich geworden, die für den deutschen Handel und die deutsche Industrie werthvolle Absatzgebiete bilden. Die betreffenden Kreise werden bemüht sein müssen, in persönliche Beziehungen zu den Bewohnern zu treten, und muß dahin getrachtet werden, solche Verkehrs-Beziehungen zu schaffen und zu unterhalten, welche eine schnelle Verbindung mit Vermeidung von Unkosten, ermöglichen.

In dieser Beziehung hat man aber den Verhältnissen wenig oder gar keine Rechnung getragen, so daß die Reise-Verbindungen von Norddeutschland nach dem Orient vieles zu wünschen übrig lassen. — Eine geeignete Verbindung über Budapest besteht überhaupt nicht, und es



kann mithin nur diejenige über Wien in Frage kommen.

Die Abfahrt der Züge nach dem Orient erfolgt von Wien aus wie nachstehend angegeben:

Nach Rumänien vom Staatsbahnhof .....	um 8 Uhr 25 Min. Morgens
" " " Nordbahnhof .....	" 7 " 45 " "
" Serbien, Bulgarien u. d. Türkei v. ungar. Staatsbahnh. .	" 8 " 00 " "

Die Ankunft der Züge von Berlin erfolgt:

Ueber Jossen, Dresden, Bodenbach .....	um 10 Uhr 00 Min. Abends
" Röderau, Dresden, Tetschen .....	" 8 " 53 " Morgens
" Röderau, Dresden, Bodenbach .....	" 2 " 35 " Nachmittags
" Breslau, Oderberg .....	" 4 " 10 " "
" " " .....	" 5 " 05 " Morgens
" Cottbus, Nkrisch .....	" 7 " 37 " "

Von allen diesen Zügen sind nur die beiden letzten zu denjenigen zu rechnen, welche eine direkte Verbindung ermöglichen, während bei den andern vier Zügen ein Aufenthalt von 10 bis 24 Stunden in Wien bedingt ist.

Aber abgesehen von der längeren Fahrzeit der ersteren zwei Züge (20 und 23 Stunden gegenüber den anderen mit 14, 15 und 17 Stunden) haben dieselben den Nachtheil, daß sie ausschließlich den Reisenden der Strecke Berlin — Breslau zu Gute kommen, während die Reisenden von ganz Nordwestdeutschland zu einem Aufenthalt in Wien gezwungen sind.

Nachdem seit Kurzem die türkischen Bahnen eröffnet sind, und damit ein regerer Verkehr nach den in Frage kommenden Ländern zu erwarten ist, so werden die preussischen Staatsbahnen gewiß gern bereit sein, den Verkehr im Interesse des reisenden Publikums zu regeln, wozu eine directe Verbindung zwischen Berlin und Budapest zu rechnen ist, und zwar über Breslau — Rüttele, durch welche Züge denn auch die Post zu befördern wäre.

Es könnte diese Frage allerdings auch in der Weise geordnet werden, daß die Ankunftszeiten der Züge in Wien entsprechend geändert würden, aber eine derartige Regelung könnte kaum so vortheilhaft sein, wie die Fahrt über Rüttele, da bei derjenigen über Wien die Ueberfahrt von einem Bahnhof zum andern per Droschke erfolgen muß, die unter allen Umständen zeitraubend und mit Kosten verbunden ist.

Die ungarischen Bahnen haben sich zur Einrichtung der nöthigen Züge bereit erklärt, wie das schon früher gesagt worden ist, und dürfte die königlich preussische Staatsbahnverwaltung um so eher geneigt sein auf diese Aenderung einzugehen, da, gegenüber den entstehenden Unkosten auch der Vortheil in Betracht zu ziehen ist, daß die über Budapest hinaus verkehrenden Passagiere, die preussischen Staatsbahnen in einer Länge von 510.1 Kilometer benutzen, während bei der Fahrt über Dresden nur 122.6 Kilometer durchfahren werden.

Wie aus den Beilagen A und C ersichtlich, ist die Entfernung von Berlin nach Salonichi fast ganz gleich mit derjenigen nach Brindisi; für die Route über Salonichi kommt mithin nur die, allerdings ziemlich bedeutend kürzere Seereise in Betracht, insofern allein auf Entfernungen und



Zeitdauer in Rücksicht genommen wird. Ich möchte aber doch noch auf einen Umstand hinweisen, der zu Gunsten der Beförderung über Salonichi spricht.

Es ist eine bekannte Thatsache, daß bei Seereisen, und namentlich bei denjenigen von längerer Dauer, die Abfahrts- und Ankunftszeiten nicht ganz genau eingehalten werden können, und daß nur zu häufig Verspätungen, wenn auch nur von wenigen Stunden, eintreten. Bei dem regeren Verkehr auf den italienischen Bahnen, kann aber die Abfahrtszeit der Züge nicht wohl verschoben werden, da gewisse Anschlüsse erreicht werden müssen, und unsere Post sowie die mit den deutschen Schiffen anlaufenden Passagiere, müssen 24 Stunden in Brindisi liegen bleiben, wenn der betreffende Dampfer nicht rechtzeitig dort eintrifft.

Anders verhält sich das auf den türkischen Bahnen; der Verkehr ist ein so geringer, daß täglich nur ein Zug in jeder Richtung verkehrt, und es würde für den Betrieb keine Schwierigkeiten bieten, die Abfahrt des Zuges von Salonichi um 12 Stunden zu verzögern. In diesem Falle würden Post und Passagiere den Anschluß an den von Belgrad um 5 Uhr 16 Minuten Nachmittags nach Budapest abgehenden Personenzug gewinnen, der dort den um 7 Uhr 10 Minuten Morgens abgehenden Sitzzug No. 120 nach Berlin erreicht. Unter solchen Umständen würden nur 12 Stunden Verspätung anzunehmen sein, gegenüber 24 Stunden ab Brindisi.

Die Entfernung von Salonichi nach Port-Said beträgt 735 Seemeilen, und wird die Strecke bei einer Fahrgeschwindigkeit von 12 Seemeilen per Stunde in 61 Stunden zurückgelegt, so daß die um 6 Uhr Abends von Salonichi auslaufenden Dampfer am dritten Tage um 7 Uhr Morgens in Port-Said einlaufen. Durch Benutzung dieser neuen Route würde mithin eine Zeitersparniß von mindestens 19 Stunden erzielt werden.

Es ist schon an früherer Stelle darauf hingewiesen worden, daß die Benutzung der Route über Salonichi sehr wesentlich dazu beitragen würde, unseren Handel mit Serbien, Bulgarien und den in Frage kommenden Provinzen der europäischen Türkei zu heben; es ist der Mühe werth hier die Frage anzuregen, ob es nicht angezeigt erscheint, den Zeitgewinn der Post zu opfern, wenn damit andere handelspolitische Vortheile erreicht werden könnten.

Ich habe schon von Alexandria aus auf die Bedeutung Egyptens für unseren Handel hingewiesen, und kann hier nur nochmals die Aufmerksamkeit darauf lenken, wie nothwendig und wünschenswerth es ist, daß Schritte eingeleitet werden, um unseren Antheil an dem Handel nach dort zu vermehren, der im Verhältniß sehr klein ist, und seit 2 Jahren einen Rückgang zeigt, wie das aus nachstehend angeführten Ziffern hervorgeht. (Beilage H.)

Egyptens Einfuhr betrug in den Jahren

1885	1886	1887
in Reichsmark 188,769,882.—	164,812,851.—	170,878,134.—

Hiervon entfallen auf die nachstehend angegebenen Industrie-Staaten und zwar

	1885	1886	1887
England . . . . .	M. 71,428,287.—	M. 60,503,772.—	M. 67,938,990.—
Frankreich . . . . .	" 21,761,607.—	" 18,543,210.—	" 19,191,606.—



	1885	1886	1887
Oesterreich-Ungarn . <i>M.</i> 23,064,300. —		<i>M.</i> 19,100,088. —	<i>M.</i> 16,048,620. —
Deutschland . . . . . " 1,010,184. —		" 447,636. —	" 465,465. —
Belgien . . . . . " 1,480,773. —		" 1,806,525. —	" 2,612,043. —

welche Ziffern einen schlagenden Beweis liefern, daß von deutscher Seite doch manches vernachlässigt sein muß, und daß es sich wohl der Mühe lohnt, Anstrengungen zu machen, um auf den dortigen Markt die Stellung zu gewinnen, auf die wir berechtigten Anspruch machen können.

Wie nothwendig das ist geht aus den statistischen Daten über die Einfuhr von jenen Industrie-Erzeugnissen hervor, in denen Deutschland die Konkurrenz mit allen Staaten aufnehmen kann; wenn von englischen Erzeugnissen abgesehen wird, welche durch die eigenartigen Verhältnisse einen günstigen Absatz finden, so ist es doch ungerechtfertigt, wenn wir hinter Frankreich, Oesterreich-Ungarn und sogar Belgien zurückstehen.

An Erzeugnissen der Textil-Industrie hat Egypten eingeführt

	1885	1886	1887
	<i>M.</i> 65,268,798. —	<i>M.</i> 50,797,236. —	<i>M.</i> 54,158,580. —
Hievon entfallen auf			
England . . . . . " 37,754,766. —		" 33,000,681. —	" 35,131,593. —
Frankreich . . . . . " 6,822,501. —		" 4,630,395. —	" 4,949,154. —
Oesterreich-Ungarn . . " 8,667,666. —		" 5,773,803. —	" 5,587,848. —
Deutschland . . . . . " 529,872. —		" 151,221. —	" 188,034. —
Belgien . . . . . " 54,390. —		" 87,339. —	" 66,591. —

An Metallen und Metallwaaren wurden eingeführt

	1885	1886	1887
	<i>M.</i> 13,211,604. —	<i>M.</i> 11,770,521. —	<i>M.</i> 20,686,470. —
Hievon entfallen auf			
England . . . . . " 8,360,100. —		" 7,481,712. —	" 13,207,257. —
Frankreich . . . . . " 2,597,469. —		" 2,048,739. —	" 4,739,196. —
Oesterreich-Ungarn . . " 975,618. —		" 805,728. —	" 510,384. —
Deutschland . . . . . " 96,642. —		" 97,167. —	" 82,320. —
Belgien . . . . . " 650,391. —		" 924,861. —	" 1,655,052. —

Unter solchen Umständen und in Anbetracht der unbedingten Nothwendigkeit einen immer größeren und ausgedehnteren Absatz für unsere Industrie-Erzeugnisse zu finden, würde wohl die Frage zu erwägen sein, ob nicht in irgend einer Weise die Dampfer-Linie Salonichi — Port-Said dazu beitragen könnte, unseren Handel nach dort zu heben.

Es würde das meiner Ansicht nach unbedingt zu erreichen sein, wenn von der im Vorstehenden nachgewiesenen Verkürzung der Postbeförderungs-Fristen abgesehen werden könnte, (Beilage D) und die Fahrten der Dampfer derartig geregelt würden, daß dieselben auf der Hin- und Rückfahrt Alexandria anlaufen, (Beilage E) um in dieser Weise die kürzeste Verbindung zwischen Deutschland und Egypten herzustellen.



Für die Beförderung der Post von Berlin nach Port-Said über Brindisi sind 135 Stunden erforderlich und zwar

von Berlin nach Brindisi ..... 51 Stunden

Aufenthalt in Brindisi ..... 6 "

Ankunft 10 Uhr Nachts, Abfahrt 4 Uhr Morgens.

Fahrt von Brindisi nach Port-Said 940 Seemeilen

ca. 12 Seemeilen pr. Stunde 78 "

Zusammen 135 Stunden.

Für die Beförderung der Post über Salonichi und Alexandria würden auch nur 133 Stunden erforderlich sein und zwar

Fahrt von Berlin nach Salonichi ..... 48 Stunden

Aufenthalt in Salonichi ..... 3 "

Fahrt von Salonichi nach Alexandria 685 Seemeilen

ca. 12 Seemeilen pr. Stunde 57 "

Aufenthalt in Alexandria ..... 12 "

Fahrt von Alexandria nach Port-Said 153 Seemeilen

ca. 12 Seemeilen pr. Stunde 13 "

Zusammen 133 Stunden.

Es würde mithin eine Verspätung der Post gegen jetzt nicht eintreten.

Allerdings ist durch die vorerwähnte Einrichtung im Anfang nur zu erreichen, daß ein direkter Personen- und Post-Verkehr zwischen Deutschland und Egypten hergestellt wird, da an eine Ausfuhr deutscher Industrie-Erzeugnisse über Salonichi hinaus wegen der theuren Frachten und der langen Transportdauer auf den Bahnen nicht zu denken ist, oder sich doch wenigstens auf solche Artikel beschränken würde, welche theure Frachten, und wohl namentlich Eilfrachten, vertragen können.

Dagegen wäre es nicht ausgeschlossen, daß mittels der in Frage kommenden Lloyd-Dampfer doch ein direkter Frachtverkehr zwischen Deutschland und Egypten eingerichtet werden könnte und zwar mit Umladung in Salonichi. Es ist begründete Aussicht vorhanden, daß mit der von mir angeregten regelmäßigen Dampfer-Linie von Hamburg nach der unteren Donau in nächster Zeit gerechnet werden kann. Da die Dampfer dieser Linie Salonichi anlaufen sollen, so können die für Alexandria bestimmten Waaren bis dort verschifft, und in Salonichi auf die Lloyd-Dampfer überladen werden.

Es wäre das jedenfalls der billigste und schnellste Weg, den wir besitzen würden, denn die Verfrachtung mit Umladung in England ist entschieden theurer als sie auf diesem Wege sich stellen würde; von Triest ist ganz abzusehen, da bei den hohen Transportätzen die Lieferfrist eine viel zu lange ist. — Frachtgüter nach Egypten brauchen von Süddeutschland 4 bis 6 Wochen, von Mitteldeutschland wenigstens 6, oft aber auch 7 Wochen und von Norddeutsches Land 7 bis 8 Wochen.



Die Geringfügigkeit unseres Handels nach Egypten schließt die Einrichtung einer eigenen deutschen Dampferlinie nach dort aus, und muß unser Handel unter allen Umständen mit einer Umladung rechnen; die Verfrachtung mit deutschen Dampfern über Salonichi würde also keine Nachtheile aufweisen, vielmehr unserm Handelsstand Gelegenheit bieten, ihre Geschäfte nach Egypten auszubehnen. Laut Aussagen von Fachleuten in Alexandria scheitern die Geschäfts-Verbindungen mit Deutschland an den theuren und unregelmäßigen Frachten.

Ebenso würde es vielleicht möglich sein, kleinere Partien Baumwolle, sowie getrocknete Früchte auf dem Rückwege in gleicher Weise zu verladen, um in der Weise die Waarenmengen zu verringern, welche wir jetzt auf dem Umwege über England und Oesterreich beziehen. Es ist doch ganz ungerechtfertigt, daß bei dem großen Bedarf ägyptischer Baumwolle, welche für einzelne bedeutende deutsche Industrien unbedingt geboten ist, nur 266 Tons direkt nach Deutschland verkauft wurden, während England 87,000 Tons, Frankreich und Oesterreich-Ungarn je 10,000 Tons, Italien 5000 Tons und Rußland 17,000 Tons Baumwolle im Jahre 1887 aus Egypten bezogen haben.

Wenn der Werth der vorgedachten Verbindung auch durchaus nicht zu hoch veranschlagt werden soll, so kann doch das mit Sicherheit behauptet werden, daß dieselbe bei richtiger Ausnützung ein Mittel zum Zweck sein kann, um den deutschen Handel zu heben, während die Fahrten zwischen Brindisi und Port-Said für denselben gar keinen Werth haben, wenn von der Frage der schnelleren Postbeförderung abgesehen wird.

Durch die Verlegung der Fahrten von Brindisi nach Salonichi erwachsen für den Norddeutschen Lloyd keine größeren Lasten; im Gegentheil ist diese Route günstiger, nachdem die Fahrzeit verringert wird. — Die Entfernung von Salonichi nach Alexandria beträgt 685 Seemeilen, diejenige von dort nach Port-Said 153 Seemeilen, mithin die ganze Entfernung nur 838 Seemeilen, während auf Brindisi — Port-Said 940 Seemeilen entfallen; auf jeder Reise werden mithin 102 Seemeilen erspart.

Die großen Opfer, welche dem Norddeutschen Lloyd durch die Unterhaltung der Poststrecke Brindisi — Port-Said erwachsen, sind bekannt, und würde es gewiß von allen Seiten freudig begrüßt werden, wenn in den obwaltenden Verhältnissen eine Verbesserung geschaffen werden könnte. Solange die Linie Brindisi aufrecht erhalten wird, ist dieses voransichtlich unmöglich, da ein lohnender Passagier-Verkehr, nach den bislang gemachten Erfahrungen, auch in Zukunft als ausgeschlossen zu betrachten ist. Ebenso wenig könnte eine Verbesserung der Lage darin erblickt werden, daß durch die Verlegung nach Salonichi einige tausend Seemeilen an Fahrten im Jahre erspart werden, oder daß dem Lloyd möglicher Weise einige Frachten zufallen, für deren Versorgung noch die Hafen-Unkosten in Alexandria zu bestreiten wären.

Dagegen unterliegt es keinem Zweifel, daß die Linie Salonichi — Alexandria — Port-Said für den Norddeutschen Lloyd den Vortheil bietet, daß er einen großen Theil des sehr ausgedehnten Passagier-Verkehrs zwischen Europa und Egypten für seine Schiffe gewinnen kann. Derselbe ist sehr bedeutend, und ist mit Sicherheit anzunehmen, daß die Mehrzahl der Passagiere mit Vorliebe diese Route wählen wird. Die Geschäftsleute mit Rücksicht auf die ersparte Zeit und die Vergnügungsreisenden mit Rücksicht auf die viel kürzere Seereise, die um so mehr in



Betracht kommt, da die Reisezeit für die Letzteren in eine Jahreszeit fällt, wo das Meer gewöhnlich schon sehr unruhig ist. Wie sehr die Aufmerksamkeit der betreffenden Reise schon auf diese Route gelenkt ist, beweist der Umstand, daß Herr Cook, Chef des berühmten Reise-Bureaus, durch dessen Vermittlung im Jahre 1887 über 1100 Reisende Egypten besucht haben, sich bereits in Wien aufhält, um Vorbereitungen zu treffen, damit in der kommenden Reisezeit die Linie Salonichi — Alexandria schon ausgenutzt wird.

Bei den vorzüglichen Einrichtungen des Norddeutschen Lloyd, und dem im Weltverkehr erworbenen glänzenden Rufe, wird es demselben ein Leichtes sein den Wettbewerb gegen die Franzosen aufzunehmen, selbst wenn angenommen werden darf, daß die in Frage kommenden Messageries maritimes von der französischen Regierung unterstützt werden, nachdem die, angeblich mit Nubar Pascha vereinbarte Subvention der Egyptischen Regierung, mit dessen Fall außer Frage gekommen ist.

In Anbetracht der großen Anstrengungen, welche von Seite Frankreichs gemacht werden um dessen Einfluß zu heben, sowie des hohen Werthes, welchen jene Länder für die deutsche Industrie bieten, und der von Jahr zu Jahr bedeutender wird, kann es nur vom größten Vortheil sein wenn in jenen Häfen die deutsche Handelsflagge durch seine bedeutendste Schifffahrts-Gesellschaft ständig vertreten ist.

Ich kann am Schlusse meiner Ausführungen nur nochmals die Ueberzeugung aussprechen, daß die Verlegung der Postroute von Brindisi nach Salonichi ohne Schwierigkeiten durchgeführt werden kann, und daß dadurch dem deutschen Handel ein großer Dienst erwiesen wird. Es ist daher wohl berechtigt die Hoffnung auszusprechen, daß alle diejenigen, welche berufen sind in dieser Frage mitzuwirken, es als ihre Aufgabe betrachten die Lösung derselben so schnell als möglich durchzuführen, damit wir wenn auch vielleicht nicht die ersten, doch in jedem Falle die nächsten auf der neuen Weltroute sind.

September 1888.

C. A. v. Engelbrechten.







# Beilage C.

## Reisedauer Berlin — Brindisi über Regensburg — Bologna.

Stationen	Zeit			Ent- fernung in Km.	Aufenthalt		Durch- fahrene Kilometer	Zeit- dauer	Geschwin- digkeit pr. Stunde
	Ankunft	Aufenthalt	Abfahrt		Zahl	Dauer			
Berlin .....			8.10						
Bitterbog .....	9.10	1	9.11	62.8					
Wittenberg .....	9.41	4	9.45	94.8					
Bitterfeldt .....	10.21	6	10.27	131.6					
Delitzsch .....		1	10.45	143.4					
Leipzig, Berliner Bahnhof .....	11.10	14	11.24	162.9					
" Bayrische Bahnhof .....	11.41	9	11.50	172.6					
Altenburg .....		1	12.34	211.1					
Werdau .....	1.19	1	1.20	246.3					
Reichenbach .....	1.43	8	1.51	263.4					
Plauen .....		1	2.29	288.6					
Hof .....	3.26	8		337.2	11	Std. Min. 0.54	337.2	Std. Min. 7.24	Kilometer 45.6
Hof .....			3.34						
Hohenbrunn .....	4.16	1	4.17	34.3					
Marktfredwitz .....	4.27	6	4.32	41.6					
Weiden .....	5.32	3	5.35	92.7					
Nabburg .....		1	6.08	121.0					
Schwandorf .....	6.27	2	6.29	136.7					
Haidehof .....		1	6.48	152.1					
Regensburg .....	7.21	10	7.31	179.3					
Landshut .....	8.47	7	8.54	241.3					
Moosburg .....		1	9.16	259.8					
Freising .....		1	9.36	276.7					
München .....	10.20	25		312.2	11	0.57	312.2	7.11	43.2
München .....			10.45						
" Ostbahnhof .....		1	11.00	9.8					
Rosenheim .....	12.02	3	12.05	64.7					
Rufstein .....	12.45	30		98.9	3	0.34	98.9	2.30	36.0
Rufstein .....			1.15						
Worgel .....	1.31	2	1.33	16					
Penbach .....		1	2.04	38					
Schwarz .....		1	2.14	46					
Hall .....		1	2.35	65					
Innsbruck .....	2.46	15	3.01	76					
Mattrei .....		1	3.48	95					
Steinach .....		1	3.58	99					
Brenner .....		1	4.36	114					
Sterzing .....		1	5.19	137					
Franzensfeste .....	5.51	3	5.54	152					
Brixen .....		1	6.13	167					
Waidbruck .....		1	6.42	183					
Bozen .....	7.19	10	7.29	205					
Neumarkt — Tramin .....		1	7.56	228					
Ala .....	9.33	22	9.55	304					
Verona .....	11.10	12		356	20	1.18	356	10.07	33.1
Verona .....			11.22						
Mantua .....	12.15	7	12.22	41					
Modena .....	1.33	24	1.57	102					
Bologna .....	2.40	35		139	4	1.07	139	3.53	36.0
Bologna .....			3.15						
Castel Volognese .....	4.08	4	4.12	42					
Alucona .....	8.15	10	8.25	204					
Castellmare Adriatico .....	11.57	10	12.07	350					
Foggia .....	4.10	25	4.35	527					
Vari .....	7.50	15	8.05	650					
Brindisi .....	10.45	1		761	4	1.13	761	19.30	39.0
					63	6.03	2004.3	50.35	39.6



zwischen Berlin und Ostasien und Australien über Salonichi — Port-Said.

Reisedauer Berlin — Budapest über Breslau — Rütten.Reisedauer Berlin — Brindisi über Regensburg — Bologna.urn:nbn:de:zbw-8296056815











Beilage D.

Post-Fahrten zwischen Brindisi und Port-Said im Vergleich mit  
Post-Fahrten zwischen Salonichi und Port-Said.

Ausreise- Fahrt No.		Abgang der Post von Berlin	Brindisi Salonichi				Port-Said Port-Said				Brindisi Salonichi				Ankunft der Post in Berlin	Heimreise- Fahrt No.		Bemerkungen.
Stationen 1	Anstuf. 2		Ankunft		Abfahrt		Ankunft		Abfahrt		Ankunft		Abfahrt			Stationen 17	Anstuf. 18	
			Datum 4	Zeit 5	Datum 6	Zeit 7	Datum 8	Zeit 9	Datum 10	Zeit 11	Datum 12	Zeit 13	Datum 14	Zeit 15				
		1888	1888		1888		1888		1888		1888		1888		1888			
30	—	2. Oktober	4. Oktober	10.45	5. Oktober	4.00	8. Oktober	10.00	20. Oktober	6.00	23. Oktober	12.00	23. Oktober	4.27	26. Oktober	—	27	Die in schwarz eingetragenen Fahrzeiten sind die zur Zeit bestehenden der Route Brindisi.
30	—	3. "	5. "	3.26	5. "	6.00	8. "	7.00	19. "	6.00	22. "	7.00	22. "	12.00	24. "	—	27	
—	30	16. "	18. "	10.45	19. "	4.00	22. "	10.00	27. "	6.00	30. "	12.00	30. "	4.27	2. November	28	—	
—	30	17. "	19. "	3.26	19. "	6.00	22. "	7.00	26. "	6.00	29. "	7.00	29. "	12.00	31. Oktober	28	—	
31	—	30. "	1. November	10.45	2. November	4.00	5. November	10.00	17. November	6.00	20. November	12.00	20. November	4.27	23. November	—	28	Die in roth eingetragenen Fahrzeiten sind diejenigen, wie sie bei einer Verlegung nach Salonichi sich ergeben würden.
31	—	31. "	2. "	3.26	2. "	6.00	5. "	7.00	16. "	6.00	19. "	7.00	19. "	12.00	21. "	—	28	
—	31	13. November	15. "	10.45	16. "	4.00	19. "	10.00	24. "	6.00	27. "	12.00	27. "	4.27	30. "	29	—	
—	31	14. "	16. "	3.26	16. "	6.00	19. "	7.00	23. "	6.00	26. "	7.00	26. "	12.00	28. "	29	—	
32	—	27. "	29. "	10.45	30. "	4.00	3. December	10.00	15. December	6.00	18. December	12.00	18. December	4.27	21. December	—	29	Angenommene Fahrgeſchwindigkeit der Dampfer 12 Seemeilen pr. Stunde.
32	—	28. "	30. "	3.26	30. "	6.00	3. "	7.00	14. "	6.00	17. "	7.00	17. "	12.00	19. "	—	29	
—	32	11. December	13. December	10.45	14. December	4.00	17. "	10.00	22. "	6.00	25. "	12.00	25. "	4.27	28. "	30	—	
—	32	12. "	14. "	3.26	14. "	6.00	17. "	7.00	21. "	6.00	24. "	7.00	24. "	12.00	26. "	30	—	
		1889	1889		1889		1889		1889		1889		1889		1889			
33	—	25. "	27. "	10.45	28. "	4.00	31. "	10.00	12. Januar	6.00	15. Januar	12.00	15. Januar	4.27	18. Januar	—	30	
33	—	26. "	28. "	3.26	28. "	6.00	31. "	7.00	11. "	6.00	14. "	7.00	14. "	12.00	16. "	—	30	
—	33	8. Januar	10. Januar	10.45	11. Januar	4.00	14. Januar	10.00	19. "	6.00	22. "	12.00	22. "	4.27	25. "	31	—	
—	33	9. "	11. "	3.26	11. "	6.00	14. "	7.00	18. "	6.00	21. "	7.00	21. "	12.00	23. "	31	—	
1	—	22. "	24. "	10.45	25. "	4.00	28. "	10.00	9. Februar	6.00	12. Februar	12.00	12. Februar	4.27	15. Februar	—	31	
1	—	23. "	25. "	3.26	25. "	6.00	28. "	7.00	8. "	6.00	11. "	7.00	11. "	12.00	14. "	—	31	
—	1	5. Februar	7. Februar	10.45	8. Februar	4.00	11. Februar	10.00	16. "	6.00	19. "	12.00	19. "	4.27	22. "	32	—	
—	1	6. "	8. "	3.26	8. "	6.00	11. "	7.00	15. "	6.00	18. "	7.00	18. "	12.00	20. "	32	—	
2	—	19. "	21. "	10.45	22. "	4.00	25. "	10.00	9. März	6.00	12. März	12.00	12. März	4.27	15. März	—	32	
2	—	20. "	22. "	3.26	22. "	6.00	25. "	7.00	8. "	6.00	11. "	7.00	11. "	12.00	13. "	—	32	
—	2	5. März	7. März	10.45	8. März	4.00	11. März	10.00	16. "	6.00	19. "	12.00	19. "	4.27	22. "	33	—	
—	2	6. "	8. "	3.26	8. "	6.00	11. "	7.00	15. "	6.00	18. "	7.00	18. "	12.00	20. "	33	—	
3	—	19. "	21. "	10.45	22. "	4.00	25. "	10.00	6. April	6.00	9. April	12.00	9. April	4.27	12. April	—	33	
3	—	20. "	22. "	3.26	22. "	6.00	25. "	7.00	5. "	6.00	8. "	7.00	8. "	12.00	10. "	—	33	



1973

		1972		1971		1970		1969		1968		1967		1966		1965		1964		1963		1962		1961		1960		1959		1958		1957		1956		1955		1954		1953		1952		1951		1950		1949		1948		1947		1946		1945		1944		1943		1942		1941		1940		1939		1938		1937		1936		1935		1934		1933		1932		1931		1930		1929		1928		1927		1926		1925		1924		1923		1922		1921		1920		1919		1918		1917		1916		1915		1914		1913		1912		1911		1910		1909		1908		1907		1906		1905		1904		1903		1902		1901		1900		1899		1898		1897		1896		1895		1894		1893		1892		1891		1890		1889		1888		1887		1886		1885		1884		1883		1882		1881		1880		1879		1878		1877		1876		1875		1874		1873		1872		1871		1870		1869		1868		1867		1866		1865		1864		1863		1862		1861		1860		1859		1858		1857		1856		1855		1854		1853		1852		1851		1850		1849		1848		1847		1846		1845		1844		1843		1842		1841		1840		1839		1838		1837		1836		1835		1834		1833		1832		1831		1830		1829		1828		1827		1826		1825		1824		1823		1822		1821		1820		1819		1818		1817		1816		1815		1814		1813		1812		1811		1810		1809		1808		1807		1806		1805		1804		1803		1802		1801		1800		1799		1798		1797		1796		1795		1794		1793		1792		1791		1790		1789		1788		1787		1786		1785		1784		1783		1782		1781		1780		1779		1778		1777		1776		1775		1774		1773		1772		1771		1770		1769		1768		1767		1766		1765		1764		1763		1762		1761		1760		1759		1758		1757		1756		1755		1754		1753		1752		1751		1750		1749		1748		1747		1746		1745		1744		1743		1742		1741		1740		1739		1738		1737		1736		1735		1734		1733		1732		1731		1730		1729		1728		1727		1726		1725		1724		1723		1722		1721		1720		1719		1718		1717		1716		1715		1714		1713		1712		1711		1710		1709		1708		1707		1706		1705		1704		1703		1702		1701		1700		1699		1698		1697		1696		1695		1694		1693		1692		1691		1690		1689		1688		1687		1686		1685		1684		1683		1682		1681		1680		1679		1678		1677		1676		1675		1674		1673		1672		1671		1670		1669		1668		1667		1666		1665		1664		1663		1662		1661		1660		1659		1658		1657		1656		1655		1654		1653		1652		1651		1650		1649		1648		1647		1646		1645		1644		1643		1642		1641		1640		1639		1638		1637		1636		1635		1634		1633		1632		1631		1630		1629		1628		1627		1626		1625		1624		1623		1622		1621		1620		1619		1618		1617		1616		1615		1614		1613		1612		1611		1610		1609		1608		1607		1606		1605		1604		1603		1602		1601		1600		1599		1598		1597		1596		1595		1594		1593		1592		1591		1590		1589		1588		1587		1586		1585		1584		1583		1582		1581		1580		1579		1578		1577		1576		1575		1574		1573		1572		1571		1570		1569		1568		1567		1566		1565		1564		1563		1562		1561		1560		1559		1558		1557		1556		1555		1554		1553		1552		1551		1550		1549		1548		1547		1546		1545		1544		1543		1542		1541		1540		1539		1538		1537		1536		1535		1534		1533		1532		1531		1530		1529		1528		1527		1526		1525		1524		1523		1522		1521		1520		1519		1518		1517		1516		1515		1514		1513		1512		1511		1510		1509		1508		1507		1506		1505		1504		1503		1502		1501		1500		1499		1498		1497		1496		1495		1494		1493		1492		1491		1490		1489		1488		1487		1486		1485		1484		1483		1482		1481		1480		1479		1478		1477		1476		1475		1474		1473		1472		1471		1470		1469		1468		1467		1466		1465		1464		1463		1462		1461		1460		1459		1458		1457		1456		1455		1454		1453		1452		1451		1450		1449		1448		1447		1446		1445		1444		1443		1442		1441		1440		1439		1438		1437		1436		1435		1434		1433		1432		1431		1430		1429		1428		1427		1426		1425		1424		1423		1422		1421		1420		1419		1418		1417		1416		1415		1414		1413		1412		1411		1410		1409		1408		1407		1406		1405		1404		1403		1402		1401		1400		1399		1398		1397		1396		1395		1394		1393		1392		1391		1390		1389		1388		1387		1386		1385		1384		1383		1382		1381		1380		1379		1378		1377		1376		1375		1374		1373		1372		1371		1370		1369		1368		1367		1366		1365		1364		1363		1362		1361		1360		1359		1358		1357		1356		1355		1354		1353		1352		1351		1350		1349		1348		1347		1346		1345		1344		1343		1342		1341		1340		1339		1338		1337		1336		1335		1334		1333		1332		1331		1330		1329		1328		1327		1326		1325		1324		1323		1322		1321		1320		1319		1318		1317		1316		1315		1314		1313		1312		1311		1310		1309		1308		1307		1306		1305		1304		1303		1302		1301		1300		1299		1298		1297		1296		1295		1294		1293		1292		1291		1290		1289		1288		1287		1286		1285		1284		1283		1282		1281		1280		1279		1278		1277		1276		1275		1274		1273		1272		1271		1270		1269		1268		1267		1266		1265		1264		1263		1262		1261		1260		1259		1258		1257		1256		1255		1254		1253		1252		1251		1250		1249		1248		1247		1246		1245		1244		1243		1242		1241		1240		1239		1238		1237		1236		1235		1234		1233		1232		1231		1230		1229		1228		1227		1226		1225		1224		1223		1222		1221		1220		1219		1218		1217		1216		1215		1214		1213		1212		1211		1210		1209		1208		1207		1206		1205		1204		1203		1202		1201		1200		1199		1198		1197		1196		1195		1194		1193		1192		1191		1190		1189		1188		1187		1186		1185		1184		1183		1182		1181		1180		1179		1178		1177		1176		1175		1174		1173		1172		1171		1170		1169		1168		1167		1166		1165		1164		1163		1162		1161		1160		1159		1158		1157		1156		1155		1154		1153		1152		1151		1150		1149		1148		1147		1146		1145		1144		1143		1142		1141		1140		1139		1138		1137		1136		1135		1134		1133		1132		1131		1130		1129		1128		1127		1126		1125		1124		1123		1122		1121		1120		1119		1118		1117		1116		1115		1114		1113		1112		1111		1110		1109		1108		1107		1106		1105		1104		1103		1102		1101		1100		1099		1098		1097		1096		1095		1094		1093		1092		1091		1090		1089		1088		1087		1086		1085		1084		1083		1082		1081		1080		1079		1078		1077		1076		1075		1074		1073		1072		1071		1070		1069		1068		1067		1066		1065		1064		1063		1062		1061		1060		1059		1058		1057		1056		1055		1054		1053		1052		1051		1050		1049		1048		1047		1046		1045		1044		1043		1042		1041		1040		1039		1038		1037		1036		1035		1034		1033		1032		1031		1030		1029		1028		1027		1026		1025		1024		1023		1022		1021		1020		1019		1018		1017		1016		1015		1014		1013		1012		1011		1010		1009		1008		1007		1006		1005		1004		1003		1002		1001		1000		999		998		997		996		995		994		993		992		991		990		989		988		987		986		985		984		983		982		981		980		979		978		977		976		975		974		973		972		971		970		969		968		967		966		965		964		963		962		961		960		959		958		957		956		955		954		953		952		951		950		949		948		947		946		945		944		943		942		941		940		939		938		937	
--	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	------	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--	-----	--







Post-Fahrten zwischen Salonichi und Port-Said über Alexandria.

Ausreise- Fahrt No.		Abgang der Post von Berlin	Galonidji				Alexandria				Port-Said				Alexandria				Galonidji				Ankunft der Post in Berlin	Heimreise- Fahrt No.		Bemerkungen.	
Stationen	Aufsat.		Ankunft		Abfahrt		Ankunft		Abfahrt		Ankunft		Abfahrt		Ankunft		Abfahrt		Ankunft		Abfahrt			Stationen	Aufsat.		
			Datum 4	Zeit 5	Datum 6	Zeit 7	Datum 8	Zeit 9	Datum 10	Zeit 11	Datum 12	Zeit 13	Datum 14	Zeit 15	Datum 16	Zeit 17	Datum 18	Zeit 19	Datum 20	Zeit 21	Datum 22	Zeit 23					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26		
30	—	1888 2. Oktober	1888 4. Oktbr.		1888 4. Oktbr.		1888 7. Oktbr.		1888 7. Oktbr.		1888 8. Oktbr.		1888 19. Oktbr.		1888 20. Oktbr.		1888 20. Oktbr.		1888 23. Oktbr.		1888 23. Oktbr.		1888 25. Oktbr.	—	27	Fahrge- schwin- digkeit 12 Seemeilen pr. Stunde. — Auf- enthalt in Alexandria 12 Stunden auf Hin- und Rückreise. — Abgang der Post am gleichen Tage wie über Brindisi, Ankunft der Post in Berlin um einen Tag früher als über Brindisi.	
—	30	16. "	18. "		18. "		21. "		21. "		22. "		26. "		27. "		27. "		30. "		30. "		1. Novbr.	28	—		
31	—	30. "	1. Novbr.	3 uhr 26 Minuten Nachmittags	1. Novbr.		4. Novbr.		4. Novbr.		5. Novbr.		16. Novbr.		17. Novbr.		17. Novbr.		20. Novbr.		20. Novbr.		22. "	—	28		
—	31	13. Novbr.	15. "		15. "	18. "		18. "		19. "		19. "		23. "		24. "		24. "		27. "		27. "		29. "	29		—
32	—	27. "	29. "		29. "	2. Decbr.		2. Decbr.		2. Decbr.		3. Decbr.		14. Decbr.		15. Decbr.		15. Decbr.		18. Decbr.		18. Decbr.		20. Decbr.	—		29
—	32	11. Decbr.	13. Decbr.		13. Decbr.	16. "		16. "		16. "		17. "		21. "		22. "		22. "		25. "		25. "		27. "	30		—
33	—	25. "	27. "		27. "	30. "		30. "		30. "		31. "		11. Janr.		12. Janr.		12. Janr.		15. Janr.		15. Janr.		17. Janr.	—		30
—	33	1889 8. Januar	1889 10. Janr.	3 uhr 26 Minuten Nachmittags	1889 10. Janr.		1889 13. Janr.		1889 13. Janr.		1889 14. Janr.		18. "		19. "		19. "		22. "		22. "		24. "	31	—		
1	—	22. "	24. "		24. "	27. "		27. "		27. "		28. "		8. Febr.		9. Febr.		9. Febr.		12. Febr.		12. Febr.		14. Febr.	—		31
—	1	5. Februar	7. Febr.		7. Febr.	10. Febr.		10. Febr.		10. Febr.		11. Febr.		15. "		16. "		16. "		19. "		19. "		21. "	32		—
2	—	19. "	21. "		21. "	24. "		24. "		24. "		25. "		8. März		9. März		9. März		12. März		12. März		14. März	—		32
—	2	5. März	7. März		7. März	10. März		10. März		10. März		11. März		15. "		16. "		16. "		19. "		19. "		21. "	33		—
3	—	19. "	21. "	21. "	24. "		24. "		24. "		25. "		5. April		6. April		6. April		9. April		9. April		11. April	—	33		











WarenEinfuhr pro 1884  
nach den verschiedenen Ländern auf Grund der letztstatistischen Ermittlungen zusammengestellt nach Gewicht und Werth.

Benennung der Kategorien, geordnet auf Grund der Statistik für das Königreich Rumänien vom Jahre 1884.	Einfuhr nach den						verschiedenen Staaten.					
	Gewicht in Tonnen zu 1000 Kilogramm.						Werth in Reichsmark.					
	Griechenl.	Türkei	Serbien	Bulgarien	Rumänien	Zusammen	Griechenland	Türkei	Serbien	Bulgarien	Rumänien	Zusammen
1. Lebende Thiere .....	1409	4595	528	479	3115	10126	916185	2987394	343306	311481	1964198	6522564
2. Nahrungsmittel aus dem Thierreich ...	3191	10405	1196	1085	6930	22807	2050509	6686072	768351	697123	4418457	14620512
3. Mehlhaltige Substanzen .....	10424	33991	3906	3544	22585	74450	2170485	7077278	813307	737912	4685592	15484574
4. Früchte und Gemüse .....	1436	4682	538	488	3154	10298	479906	1564825	179827	163157	1030650	3418365
5. Exotische Produkte und Früchte .....	7366	24019	2760	2504	15737	52386	6533269	21302963	2448096	2221153	14126686	46632167
6. Getränke .....	931	3035	349	317	2048	6680	774394	2525059	290175	263275	1682131	5535034
7. Konservirte Eswaaren und Bonbons ...	1117	3642	418	380	2472	8029	839836	2738444	314697	285524	1810171	5988672
8. Pflanzenjäfte und Arzneien .....	1542	5029	578	524	3382	11055	1570602	5121247	588524	533967	3376426	11190766
9. Parfümerien .....	53	173	20	18	132	396	305395	995798	114435	103827	659391	2178846
10. Chemische Materialien und Produkte ...	1489	4856	558	506	3241	10650	1014347	3307472	380088	344854	2198787	7245548
11. Farb- und Gerbstoffe, Farben, Lacke ...	1064	3468	399	362	2336	7629	959812	3129651	359654	326313	2073818	6849248
12. Oele, Fette, Wachs sowie Waaren a. d.	2766	9018	1036	940	6038	19798	2803089	9140002	1050352	952982	6053174	19999599
13. Thierische Abfälle .....	27	87	10	9	39	172	43628	142257	16348	14832	98700	315765
14. Felle, Häute, Leder und Waaren daraus	1143	3729	428	389	2458	8147	12079282	42321412	4863497	4412612	28002943	92579776
15. Kautschuk, Guttapercha und Waaren a. d.	27	87	10	9	103	236	403558	1315876	151218	137200	886396	2894248
16. Webstoffe und Erzeugnisse a. demselben.	6914	22545	2591	2351	14979	49380	37258175	121487348	13961096	12666878	80611746	265985243
17. Papier, Pappendeckel und Waaren a. d.	1436	4682	538	488	3133	10277	2432252	7930819	911394	826907	5269818	17371190
18. Holz und Holzwaaren .....	84033	274004	31488	28569	181910	600004	6326037	20627243	2370444	2150699	13709475	45183898
19. Mineralische Brennstoffe .....	70178	228828	26297	23859	151885	501047	3424785	11167163	1283309	1164344	7413302	24452903
20. Thon und Glaswaaren, Mineralien ...	39197	127811	14688	13326	84645	279667	4231901	13798914	1585745	1438744	9149581	30204885
21. Metall und Metallwaaren .....	28720	93647	10762	9764	61919	204812	17669275	57614023	6620894	6007126	38233998	126145316
22. Wagnerarbeiten .....	798	2601	299	272	1710	5680	676232	2204981	253392	229902	1563838	4928345
23. Kunstgegenstände .....	27	87	10	9	54	187	32721	106693	12261	11124	90367	253166
24. Verschiedene Fabrikate .....	638	2081	239	217	1381	4556	3173925	10349186	1189309	1079058	6879374	22670852
Zusammen .....	265926	867102	99646	90409	575386	1898469	109069600	355642120	40869739	37081024	235989019	778651482



1884

Verzeichnis der in der Provinz Preussen im Jahre 1884  
geborenen Kinder

I. Die Provinz Preussen					
Regierungsbezirk	Kreis	Geburtsort	Geburtsdatum	Geburtszeit	Geburtsort
A. Die Provinz Westpreussen					
1. Kreis Danzig					
2. Kreis Marienburg					
3. Kreis Thorn					
4. Kreis Elbing					
5. Kreis Königsberg					
6. Kreis Tilsit					
7. Kreis Gumbinnen					
8. Kreis Rastenburg					
9. Kreis Insterburg					
10. Kreis Heilsberg					
11. Kreis Allenstein					
12. Kreis Stettin					
13. Kreis Danzberg					
14. Kreis Glogau					
15. Kreis Breslau					
16. Kreis Oppeln					
17. Kreis Ratiboritz					
18. Kreis Glatz					
19. Kreis Liegnitz					
20. Kreis Glogau					
21. Kreis Breslau					
22. Kreis Oppeln					
23. Kreis Ratiboritz					
24. Kreis Glatz					
25. Kreis Liegnitz					
26. Kreis Glogau					
27. Kreis Breslau					
28. Kreis Oppeln					
29. Kreis Ratiboritz					
30. Kreis Glatz					
31. Kreis Liegnitz					
32. Kreis Glogau					
33. Kreis Breslau					
34. Kreis Oppeln					
35. Kreis Ratiboritz					
36. Kreis Glatz					
37. Kreis Liegnitz					
38. Kreis Glogau					
39. Kreis Breslau					
40. Kreis Oppeln					
41. Kreis Ratiboritz					
42. Kreis Glatz					
43. Kreis Liegnitz					
44. Kreis Glogau					
45. Kreis Breslau					
46. Kreis Oppeln					
47. Kreis Ratiboritz					
48. Kreis Glatz					
49. Kreis Liegnitz					
50. Kreis Glogau					
51. Kreis Breslau					
52. Kreis Oppeln					
53. Kreis Ratiboritz					
54. Kreis Glatz					
55. Kreis Liegnitz					
56. Kreis Glogau					
57. Kreis Breslau					
58. Kreis Oppeln					
59. Kreis Ratiboritz					
60. Kreis Glatz					
61. Kreis Liegnitz					
62. Kreis Glogau					
63. Kreis Breslau					
64. Kreis Oppeln					
65. Kreis Ratiboritz					
66. Kreis Glatz					
67. Kreis Liegnitz					
68. Kreis Glogau					
69. Kreis Breslau					
70. Kreis Oppeln					
71. Kreis Ratiboritz					
72. Kreis Glatz					
73. Kreis Liegnitz					
74. Kreis Glogau					
75. Kreis Breslau					
76. Kreis Oppeln					
77. Kreis Ratiboritz					
78. Kreis Glatz					
79. Kreis Liegnitz					
80. Kreis Glogau					
81. Kreis Breslau					
82. Kreis Oppeln					
83. Kreis Ratiboritz					
84. Kreis Glatz					
85. Kreis Liegnitz					
86. Kreis Glogau					
87. Kreis Breslau					
88. Kreis Oppeln					
89. Kreis Ratiboritz					
90. Kreis Glatz					
91. Kreis Liegnitz					
92. Kreis Glogau					
93. Kreis Breslau					
94. Kreis Oppeln					
95. Kreis Ratiboritz					
96. Kreis Glatz					
97. Kreis Liegnitz					
98. Kreis Glogau					
99. Kreis Breslau					
100. Kreis Oppeln					







Beilage H.

Gesamt-Einfuhr und Ausfuhr nach und von Egypten im Jahre 1887  
unter Berücksichtigung der dabei hauptsächlich in Betracht kommenden Staaten.

Benennung der Kategorien laut Egyptischer Statistik.	Ein- und Ausfuhr von und nach den verschiedenen Staaten								
	W e r t h in R e i c h s m a r k								
	Gesamt-Betrag	Belgien	Deutschland	England	Frankreich	Oesterr.-Ungarn	Rußland	Türkei	Andere Staaten
1. Lebende Thiere u. Nahrungsmittel a. d. Thierreich	8 206 704 399 672	3 906	2 024	1 500 075 609	380 758 181 398	190 604 4 158	1 609 051 861	3 358 764 64 197	1 162 122 148 449
2. Felle, Häute und Waaren daraus	3 466 032 2 078 160	16 076	1 897	591 170 52 164	734 395 82 803	785 527 31 185	733 3 339	602 524 1 321 866	733 710 586 635
3. Andere thierische Produkte und Abfälle	1 413 751 532 581	165 910	14 128	330 066 150 633	560 726 74 529	41 560 223 755	7 729 4 200	46 519 105	247 104 58 023
4. Getreide, Gemüse und mehthaltige Substanzen	14 140 498 48 039 688	26 365	6 307	2 621 983 36 288 742	767 373 5 057 198	308 477 154 262	2 759 330 176 575	4 226 304 4 196 884	3 424 359 1 141 764
5a. Kolonial-Waaren und Drogen	8 984 889 1 205 768	49 235	12 032	581 399 2 666 244	856 009 784 665	1 276 990 31 941	4 449 63	4 553 494 880 362	1 651 281 6 841 590
5b. Tabak — Tombac und Cigarren	5 628 063	861	3 633	510 006	121 577	17 598		2 770 488	2 202 900
6. Spirituosen, Getränke und Oele	13 581 546 74 571	12 593	29 750	2 539 208 3 192	1 874 032 5 733	1 172 194 210	1 873 593 777	2 295 230 12 768	3 784 946 51 891
7. Puppen, Papiere und Bücher	2 287 891 740 775	134 297	18 246	304 606 247 338	375 228 20 370	1 024 616 1 806	256 6 342	72 639 66 423	358 003 398 496
8. Holz und Kohlen	18 241 385 861 021	6 946	12 912	8 829 676 76 705	319 982 36 151	2 631 636 34 037	1 469 568 652	3 307 158 122 054	1 663 507 90 436
9. Steine, Thon, Mineralien, Glas und Krystall	3 774 183 45 045	417 438	10 973	655 455 9 198	1 033 022 7 056	672 572 1 890	1 661	39 636 8 757	943 426 18 081
10. Farbstoffe und Farben	5 601 240 288 288	26 637	10 375	121 928 3 213	195 670 23 625	67 763 966	84 14 826	498 624 217 245	1 680 159 28 413
11. Chemische Produkte, Arzneien und Parfümerien	4 197 140 131 187	15 356	6 646	441 707 33 642	481 676 18 879	387 096 168	1 292	2 423 512 57 666	439 855 20 832
12. Materialien und Waaren der Textil-Industrie	54 158 581 160 744 227	66 583	188 044	35 131 587 102 915 246	4 586 716 121 727 34	5 587 845 12 194 007	385 749 19 382 538	5 147 513 830 487	3 064 544 12 767 433
13. Metalle und Metall-Waaren	20 686 461 243 011 702	1 655 059	82 312	13 207 262 2 075 851	4 738 327 32 553	510 364 97 648	14 401	231 805 67 408	246 931 692 021
14. Verschiedene Fabrikate	6 509 760 178 752 136	14 782	66 180	572 870 147 651	1 648 989 38 682	1 374 361 28 371	2 670	734 690 23 415	2 095 218 513 114
Summa der Einfuhr . . . . . Reichsmark	170 878 124	2 612 044	465 459	67 938 998	18 675 480	16 048 612	8 130 566	30 308 900	26 698 065
Summa der Ausfuhr . . . . . Reichsmark	228 404 821	2 247 021	329 604	144 670 428	18 536 376	12 804 404	19 590 173	7 869 637	23 357 178

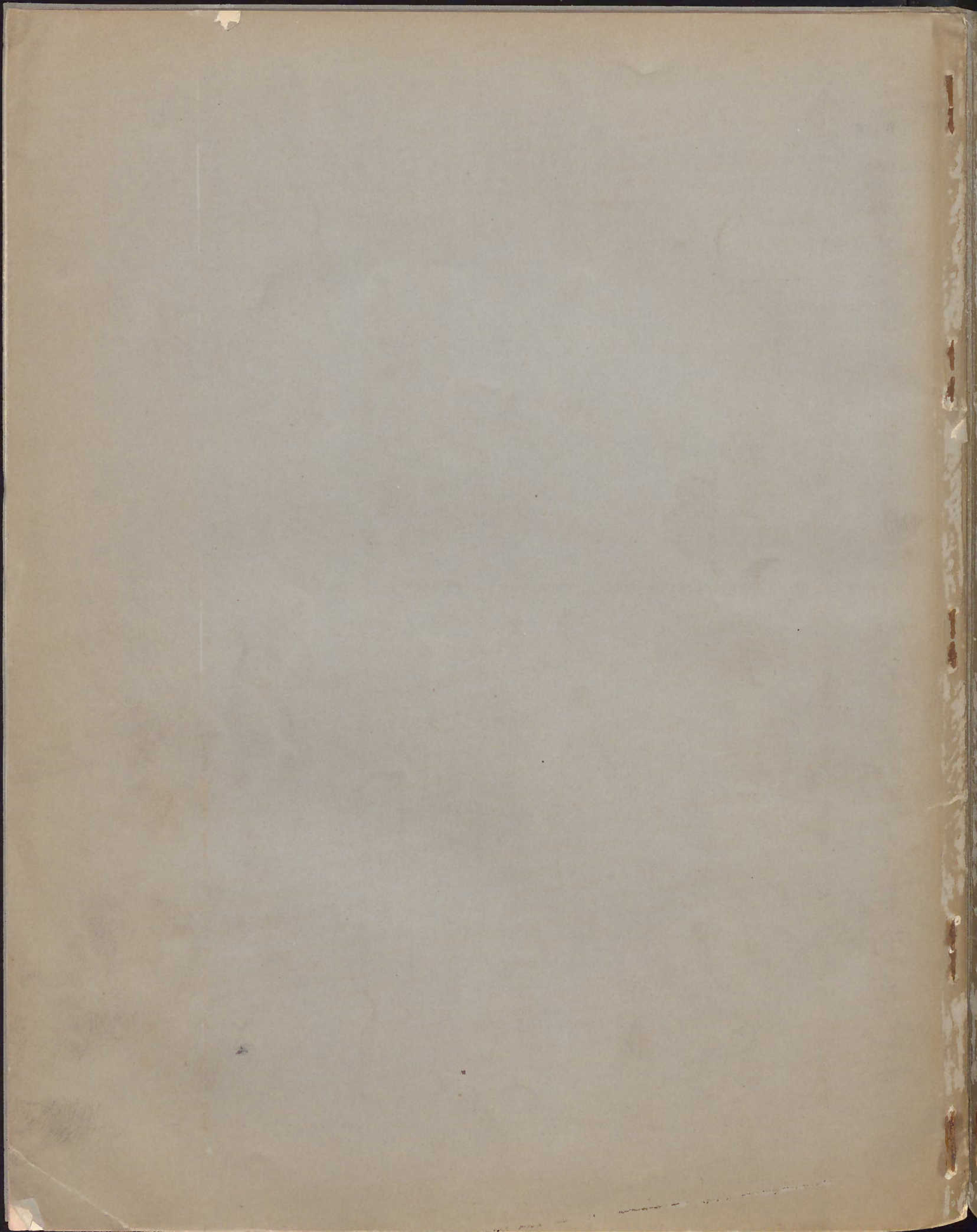


Tabelle 1. Wirtschaftliche Kennzahlen der Bundesrepublik Deutschland 1950-1959					
I. Wirtschaftliche Kennzahlen					
1. Bevölkerung					
Jahr	1950	1951	1952	1953	1954
1. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
2. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
3. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
4. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
5. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
6. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
7. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
8. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
9. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
10. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
11. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
12. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
13. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
14. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
15. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
16. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
17. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
18. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
19. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
20. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
21. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
22. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
23. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
24. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
25. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
26. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
27. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
28. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
29. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
30. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
31. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
32. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
33. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
34. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
35. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
36. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
37. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
38. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
39. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
40. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
41. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
42. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
43. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
44. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
45. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
46. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
47. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
48. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
49. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717
50. Bevölkerung	50.401	50.730	51.059	51.388	51.717

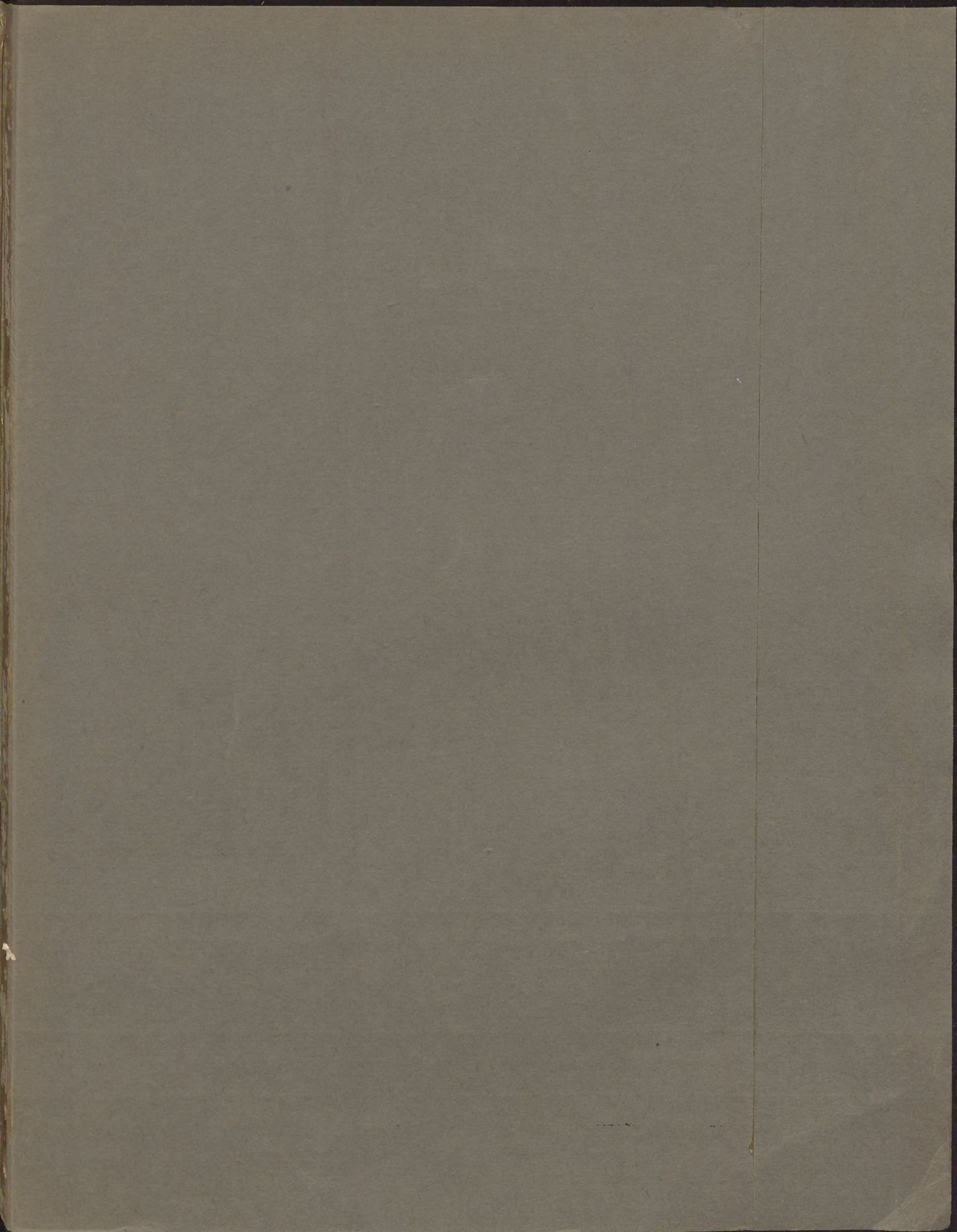
















206\$0146843X